ProRail

Ontwikkeling spoorgoederenverkeer in Nederland

2015 vergeleken met 2014

Van	ProRail Vervoer en Dienstregeling, CV/POV
Auteur	Ron Demmers

Kenmerk	
Versie	1.0
Datum	15 februari 2016
Bestand	EDMS-#3872576-v1-160215 Ontwikkeling spoorgoederenverkeer in Nederland; 2015 vergeleken met 2014
Status	definitief

ProRail

Inhoud

Inleiding

Deze rapportage geeft inzicht in de ontwikkelingen in het spoorgoederenverkeer en is gebaseerd op de data die door ProRail standaard worden geregistreerd.

De realisatiedata over het jaar 2015 worden vergeleken met dezelfde gegevens over het jaar 2014. Dit betreft sec een weergave van de feitelijke realisatie, waar mogelijk kort geduid of verklaard, maar zonder uitgebreide analyse. Nieuw dit jaar:

- De belangrijkste factoren die van invloed zijn geweest op de realisatie in 2015 worden genoemd in hoofdstuk 1. Hierdoor wordt niet meer bij ieder item herhaald wat de oorzaken voor een bepaalde ontwikkeling is geweest
- Kaarten met goederentreinen per relatie.
- Bij de ontwikkeling van het aantal treinen/tonnen wordt meer onderscheid gemaakt naar de verschillende regio’s in Nederland.

Deze rapportage beschrijft de algemene ontwikkeling van het spoorgoederenverkeer. Voor specifieke ontwikkelingen rond geluid en vervoer van gevaarlijke stoffen (Basisnet) rapporteert ProRail separaat.

Om de realisatie 2015/2014 in historisch perspectief te zien, zijn in de bijlage de belangrijkste items in een reeks van de afgelopen 10 jaar geplaatst. De bijlagen zijn uitgebreid met detailgegevens m.b.t. de Betuweroute (A15 tracé).

1 2015 in vogelvlucht: omleidingen en toename transitverkeer

Waar 2014 een 'normaal' jaar was, zonder langdurige capaciteitsbeperkingen op bepaalde routes, stond 2015 in het teken van omleidingen ten gevolge van diverse werkzaamheden. Meest in het oog springend waren de werkzaamheden ten behoeve van de aanleg van het 3e spoor Zevenaar – Oberhausen, maar ook werkzaamheden tussen Venlo en Viersen (D) en bij Eindhoven zijn van invloed geweest op de realisatie in 2015.

1.1 3e spoor: omleidingen

In 2015 is gedurende een aantal weekenden en 3 perioden sprake geweest van capaciteitsbeperkingen ten gevolge van bouwwerkzaamheden ten behoeve van de aanleg van het 3e spoor Zevenaar – Oberhausen:

- In totaal 7 weekenden totale versperring: geen doorgaand treinverkeer mogelijk
- 20 april t/m 26 juni 2015 (10 weken): enkelsporige buitendienststelling, beperkt treinverkeer mogelijk.
- 15 t/m 30 augustus 2015 (2 weken): enkelsporige buitendienststelling, beperkt treinverkeer mogelijk.
- 24 oktober t/m 12 december (7 weken): enkelsporige buitendienststelling, beperkt treinverkeer mogelijk.

Gedurende bovengenoemde periodes (van enkelsporige buitendienststelling) was de capaciteit van het (grens)traject Zevenaar – Emmerich – Oberhausen beperkt tot maximaal ca. 75 goederentreinen per etmaal (som beide richtingen), tegen ca. 110 in de normale situatie. Daarom was het noodzakelijk de resterende goederentreinen (enkele tientallen per dag) om te leiden, met als gevolg een verschuiving van verkeer van de Betuweroute (A15 Tracé) naar het gemengde net, vooral de Brabantroute (via Venlo) en de Bentheim-route (via Oldenzaal). Het effect is:

- Een toename van de trein- en tonkilometers op het gemengde net, ten koste van de Betuweroute. Bovendien is de afstand tussen Kijfhoek en de grens via het gemengde net groter dan via de Betuweroute, dus er is niet alleen sprake van een 1-op-1 verschuiving, ook het aantal trein- en tonkilometers neemt toe.
- Een toename aantal goederentreinen en het bruto tonnage op de grensovergangen Venlo en Oldenzaal en de routes naar deze grensovergangen.

Enkele verkeerstromen die in 2014 via Zevenaar grens afgewikkeld werden, zijn in 2015 'structureel' via Venlo grens of Oldenzaal grens afgewikkeld. Voor de betreffende vervoerder(s) was het logistiek beter inpasbaar het hele jaar via een vaste (omgeleide) route te rijden, dan gedurende verschillende periodes via verschillende routes.

1.2 Overige werkzaamheden

In 2015 vonden ook werkzaamheden plaats op de routes die gebruikt worden als omleidroute voor de werkzaamheden ten behoeve van de aanleg van het 3^{e} spoor. Deze werkzaamheden vonden nooit tegelijkertijd plaats, zodat altijd tenminste de Betuweroute of de omleidingsroutes beschikbaar waren:

- 28 februari t/m 22 maart 2015 (3 weken): Venlo – Venlo grens – Viersen geheel gestremd als gevolg van werkzaamheden in Duitsland ➔ extra verkeer via de Betuweroute (10-20 treinen per dag) en via Heerlen – Haanrade – Herzogenrath (enkele treinen per dag).
- 4 t/m 12 juli: Almelo – Hengelo (1 week) geheel gestremd ➔ extra verkeer via de Betuweroute (enkele treinen per dag).
- 18 t/m 26 juli: Eindhoven – Venlo (1 week) geheel gestremd ➔ extra verkeer via de Betuweroute (10-20 treinen per dag).

1.3 Toename transitverkeer

Het toegenomen treinverkeer op de grensovergangen Nederland ⇔ Duitsland en Nederland ⇔ België, in combinatie met de over het algemeen geringe toename (of zelfs afname) van het aantal treinen vanuit de belangrijkste haven- en industriegebieden in Nederland, leidt tot de conclusie dat het transitverkeer is toegenomen in 2015. Enkele voorbeelden zijn:

- Duitsland – België, via Oldenzaal grens en Roosendaal grens: een of twee bloktreinen (automotive) per richting per (werk)dag
- Duitsland – België, via Venlo grens en Eijsden grens: een bloktrein (staal/schroot) per richting per (werk)dag

Een ‘dagelijkse’ trein in elke richting leidt al snel tot ca. 250 treinen (per richting) op jaarbasis. Bovendien leidt dit tot een hoger tonnage en meer trein- en tonkilometers. Vanwege de gebruikte routes heeft dit vooral effect op de omvang van het verkeer op het gemengde net gehad.

Een andere opzet van het wagenladingverkeer heeft ook geleid tot een toename van het transitverkeer. Het gaat hierbij niet om complete treinen die beide grenzen passeren, maar om ‘transit-wagens’: wagens zonder herkomst en/of bestemming in Nederland. Tussen Antwerpen en Kijfhoek reden in 2015 verschillende vervoerders eigen wagenladingtreinen: losse wagens van diverse klanten die via een hub-and-spoke netwerk worden vervoerd. Als voorbeeld: wagens worden vanuit Antwerpen naar Kijfhoek gebracht en van daaruit meegevoerd naar een hub in Duitsland (bijvoorbeeld Keulen Gremberg).

1.4 Overige relevante factoren voor verschillen tussen 2015 en 2014

- In juni 2014 veroorzaakte een storm zoveel schade aan het spoor in Duitsland dat gedurende een week capaciteit op de grensbaanvakken Zevenaar – Emmerich – Oberhausen en Venlo – Kaldenkirchen – Viersen beperkt was. Hierdoor konden enkele honderden goederentreinen niet geaccommodeerd worden. In juni 2015 deed een dergelijke situatie zich niet voor, waardoor er t.o.v. juni 2014 meer treinen, een hoger tonnage en meer trein- en tonkilometers gerealiseerd zijn in deze periode.
- In de periode januari – september 2015 is het aantal goederentreinen via het gemengde net naar Zevenaar grens (in periodes zonder werkzaamheden) met ca. 150 goederentreinen per maand afgenomen t.o.v. dezelfde periode in 2014. In september 2014 is namelijk volgens planning de ATB uitgeschakeld tussen Zevenaar en Emmerich (vanwege de omschakeling naar ERTMS en van 1500 volt naar 25kV), waardoor het niet langer mogelijk is om met 'Nederlandse' locomotieven in Emmerich te komen. Daarmee is het een aanvullende verklaring voor de toename van het verkeer via Oldenzaal en Venlo. Verkeersstromen die op de grens van locomotief (moeten) wisselen, zijn verplaatst naar deze grensovergangen: het is mogelijk om Bad Bentheim te bereiken met Nederlandse locomotieven en Venlo kan bereikt worden door Duitse locomotieven.
- In oktober/november 2015 was er sprake van (extreem) lage waterstanden in de Rijn, waardoor binnenvaartschepen minder lading konden vervoeren. Dit heeft een positief effect gehad op het goederenvervoer per spoor ➔ meer treinen, een hoger tonnage en meer trein- en tonkilometers in deze periode. Omdat dit deels samenviel met een van de omleidingsperiodes t.g.v. de bouw van het 3e spoor, is het exacte effect niet te kwantificeren op basis van de gegevens in deze rapportage.

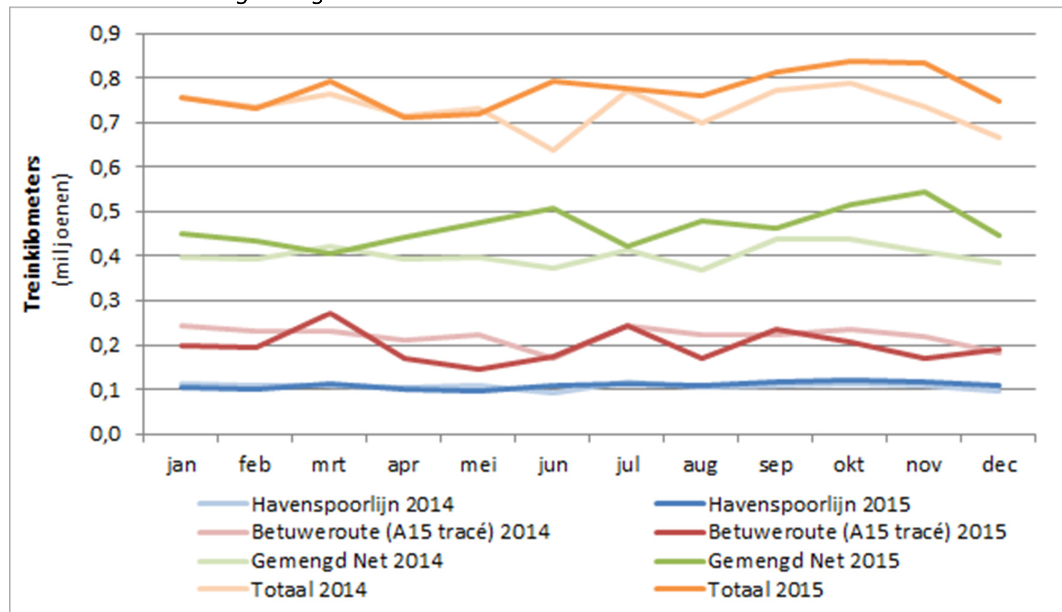
2 Goederenvervoer en -verkeer nemen toe

2.1 *Toename totaal aantal treinkilometers[1] met verschuiving naar gemengd net*

Het aantal goederentreinkilometers[2] is in totaal in 2015 met 6% toegenomen ten opzichte van 2014 en uitgekomen op 9,3 miljoen:

- Havenspoorlijn: 1,3 miljoen treinkilometers, een toename van 2%
- Betuweroute: 2,4 miljoen treinkilometers, een afname van 10%
- Gemengd net: 5,6 miljoen treinkilometers, een toename van 16%

Grafiek 1.1: ontwikkeling aantal treinkilometers per maand op de Havenspoorlijn, de Betuweroute en het gemengde net



De in hoofdstuk 1 genoemde werkzaamheden zijn goed zichtbaar met in maart een piek op de Betuweroute en in mei/juni, augustus en november een duidelijk effect op het gemengde net.

In het eerste halfjaar van 2015 hield de ontwikkeling van het totaal aantal treinkilometers gelijke tred met het jaar ervoor. Het verschil tussen 2014 en 2015 werd vrijwel geheel gerealiseerd in de tweede helft van 2015.

---

[1] Treinkilometer: een trein die een afstand van 1 kilometer aflegt.

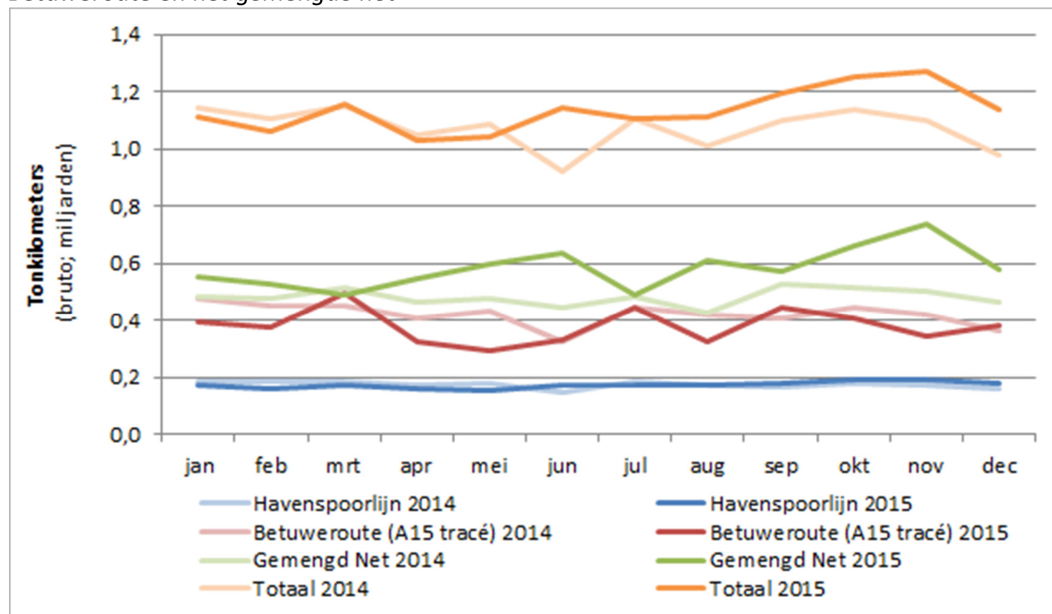
[2] Gemeten treinkilometers van alle goederentreinen door goederenvervoerders, dus exclusief losse locomotieven en goederentreinen door aannemers of andere vervoerders

2.2 Toename totaal aantal tonkilometers[3] met verschuiving naar gemengd net

Het aantal (bruto) tonkilometers[4] is in totaal in 2015 toegenomen ten opzichte van 2014 en uitgekomen op 13,6 miljard (+ 6%):

- Havenspoorlijn 2,1 miljard tonkilometer, afname van 1%
- Betuweroute 4,6 miljard tonkilometer, een afname van 9%
- Gemengd net 7,0 miljard tonkilometer, een toename van 21%

Grafiek 1.2: ontwikkeling aantal (bruto) tonkilometers per maand op de Havenspoorlijn, de Betuweroute en het gemengde net



De in hoofdstuk 1 genoemde werkzaamheden zijn goed zichtbaar met in maart een piek op de Betuweroute en in mei/juni, augustus en november een duidelijk effect op het gemengde net.

In het eerste halfjaar van 2015 hield de ontwikkeling van het totaal aantal (bruto) tonkilometers gelijke tred met het jaar ervoor. Het verschil tussen 2014 en 2015 werd vrijwel geheel gerealiseerd in de tweede helft van 2015.

[3] Tonkilometer: een ton die over een afstand van 1 kilometer wordt vervoerd; het bruto tonnage betreft het tonnage van de lading, inclusief een eventuele container en inclusief het gewicht van de wagon en locomotief.

[4] Gemeten bruto tonkilometers van alle goederentreinen door goederenvervoerders, dus exclusief losse locomotieven en goederentreinen door aannemers of andere vervoerders

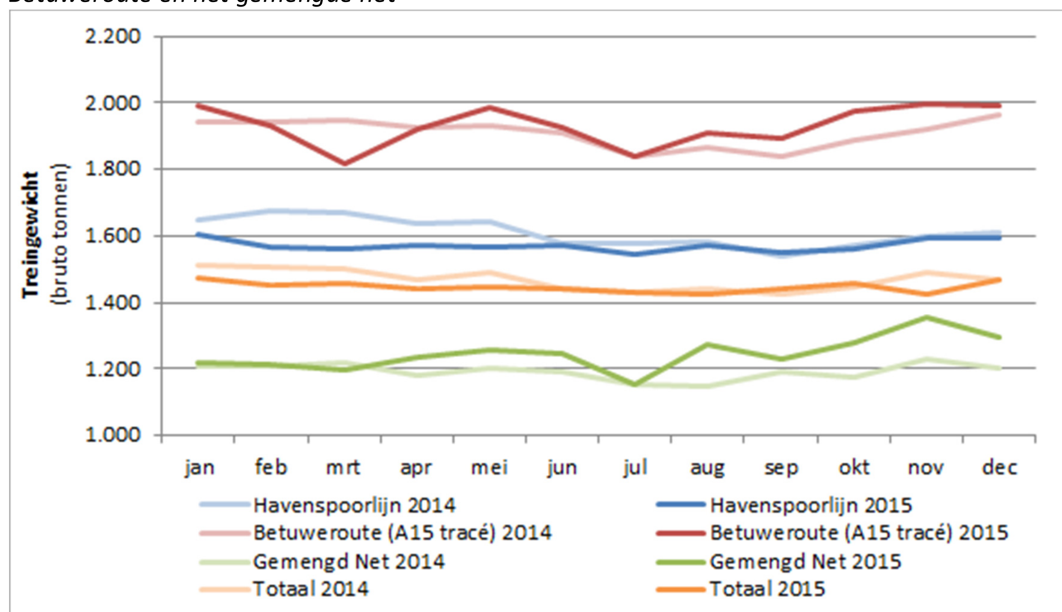
2.3 Zwaardere treinen

Door de tonkilometers te delen door de treinkilometers, wordt het gemiddelde gewicht per trein berekend. In 2015 waren de goederentreinen even zwaar als in 2014: 1.470 ton per trein (bruto treingewicht[5]):

- Havenspoorlijn 1.570 ton, een afname van 2%
- Betuweroute 1.920 ton, een toename van 1%
- Gemengd net 1.250 ton, een toename van 5%

Een toename van het treingewicht duidt op een toename van zwaar vervoer (zoals kolen), een verbeterde beladingsgraad (vooral van belang bij containervervoer) en/of een verbeterde efficiency van de vervoerders (meer lading met minder treinen). Een andere verklaring is dat er meer treinen zijn gemeten door het Quo Vadis systeem[6] en er minder treinen op ‘normgewicht’ zijn afgerekend.

Grafiek 1.3: ontwikkeling (bruto) treingewicht per maand op de Havenspoorlijn, de Betuweroute en het gemengde net



Opvallend is dat het treingewicht op de Havenspoorlijn in het eerste halfjaar van 2015 lager lag dan in het jaar ervoor, de 2e helft lag het treingewicht vrijwel gelijk aan het treingewicht in dezelfde periode in 2014. Voor A15 Tracé en gemengde net geldt grosso modo het omgekeerde: in de eerste helft vrijwel gelijk aan 2014, in de tweede helft van 2015 zwaarder.

[5] Het totale gewicht van de trein: het gewicht de lading, inclusief een eventuele container en inclusief het gewicht van de wagon en locomotief.

[6] Quo Vadis werkt met ca. 40 meetpunten. Deze zijn zo aangelegd dat vrijwel elke goederentrein die rijdt, minstens over één meetpunt rijdt. Op het grootste deel van het net wordt minstens 95% tot 100% van de treinen gemeten; de gegevens van Quo Vadis zijn dus betrouwbaar. In enkele gebieden is (nog) geen meetsysteem beschikbaar, met als gevolg dat de betrokken goederentreinen een ‘normgewicht’ (650 ton) krijgen toebedeeld.

3 Landelijk overzicht

3.1 Kaarten aantal treinen per jaar per baanvak

Op de kaarten 3.1 en 3.2 is het aantal goederentreinen per baanvak weergegeven. Ter toelichting:

- Het betreft de kaarten over 2014 en 2015;
- Het geeft alle goederentreinen van alle vervoerders weer;
- Aantallen zijn gegeven voor beide richtingen samen (al bij elkaar opgeteld);
- Aantallen zijn afgerond op 50-tallen;
- Bron: ProRail Operatie, VL/PAB
- Bewerking: ProRail Vervoer en Dienstregeling, CV/POV

In Bijlage I is voor beide jaren ook een indicatie gegeven voor het aantal goederentreinen per dag.

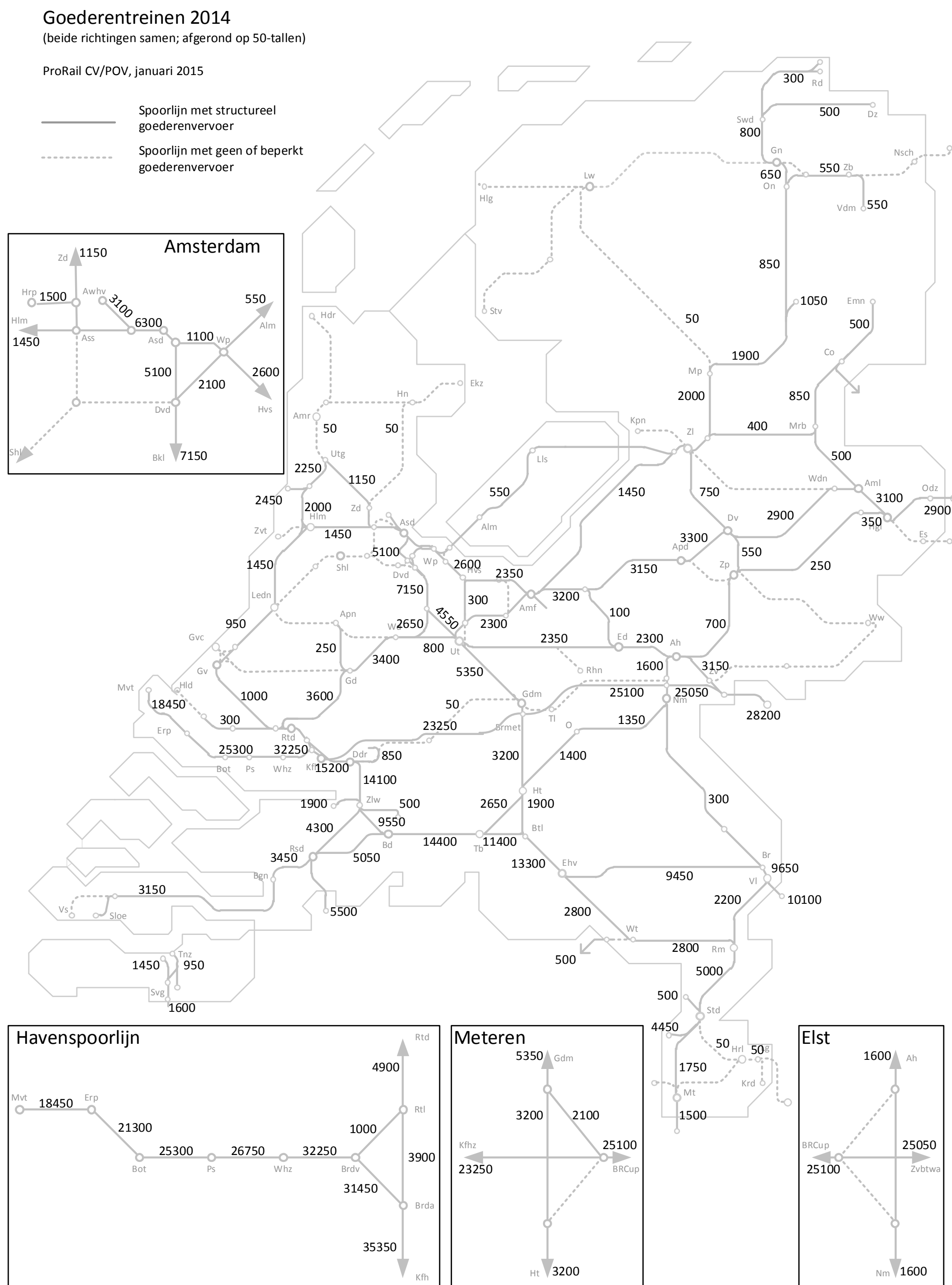
In hoofdstuk 4 worden de belangrijkste ontwikkelingen in het aantal goederentreinen per grensovergang en voor verschillende regio's beschreven. Hier wordt volstaan met de opvallendste wijzigingen op de belangrijkste goederenroutes, waarbij voor de oorzaken wordt verwezen naar hoofdstuk 1. De opvallendste wijzigingen zijn:

- Afname aantal goederentreinen op het A15 tracé van de Betuweroute, maar een toename van het gebruik van de verbindingsbogen:
  - Tussen Kijfhoek en Meteren ca. 2.950 (-13%) minder goederentreinen
  - Tussen Meteren en Valburg ca. 2.200 (-9%) minder goederentreinen
  - Verbindingsbogen Geldermalsen – Meteren ca. 600 (+28%) meer goederentreinen
  - Verbindingsboog Valburg – Elst ca. 50 goederentreinen; deze boog is in november 2015 opengesteld voor goederenverkeer.
- Toename op de routes van Kijfhoek naar de grensovergangen Oldenzaal (via Gouda – Weesp – Amersfoort – Deventer), Venlo (via Dordrecht – Breda – Eindhoven) en Roosendaal (via Dordrecht).
- Afname van het goederenverkeer naar Noord Nederland.

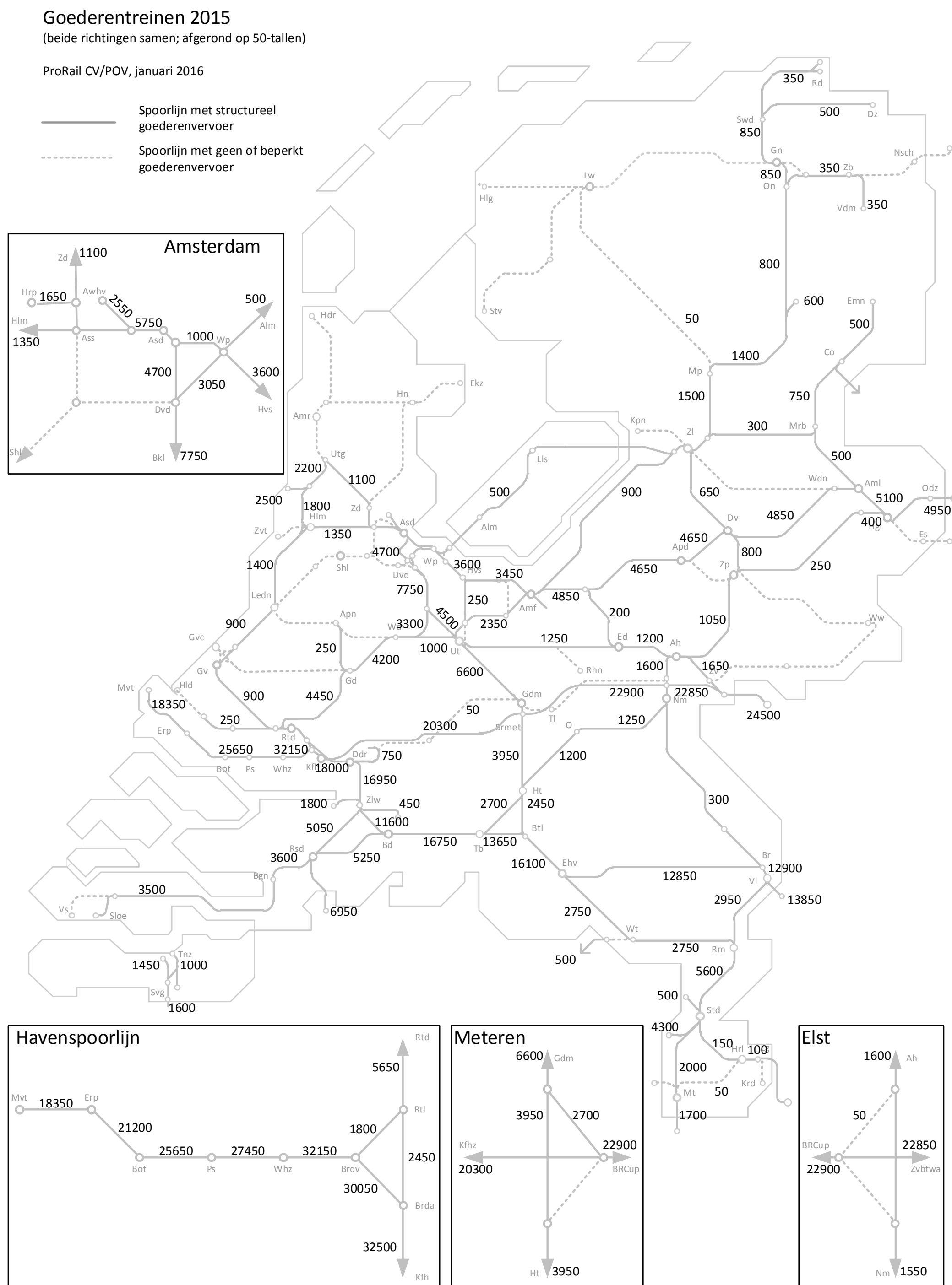
Wijzigingen t.o.v. rapportage 2014:

- Correctie Breda – Tilburg voor het aantal goederentreinen in 2014; in de vorige rapportage stond abusievelijk een totaal van 13.800 goederentreinen, dit had 14.400 moeten zijn.
- Aantal goederentreinen van/naar Beverwijk (Tata) toegevoegd (2.500 in 2015).

Figuur 3.1: aantal goederentreinen per baanvak in 2014



Figuur 3.2: aantal goederentreinen per baanvak in 2015



3.2 Kaarten aantal treinen per relatie

Op de kaarten 3.3 en 3.4 is het aantal goederentreinen per relatie weergegeven. Ter toelichting:

- Het betreft de kaarten over 2014 en 2015;
- Het geeft alle goederentreinen van alle vervoerders weer;
- Alleen de goederentreinen per relatie voor relaties met 500 goederentreinen (of meer) per jaar (som beide richtingen) zijn opgenomen;
- De omvang van relaties is weergegeven in vijf klassen;
- Het gaat er in deze kaarten om de belangrijkste relaties weer te geven. Indien treinen op een bepaalde relatie gebruik maken van meer dan één route, is de meest gebruikte route weergegeven. *Als voorbeeld: treinen Kijfhoek – Onnen rijden vanwege het onderhoudsrooster enkele dagen per week via de route Weesp – Almere – Zwolle en andere dagen via de route Weesp – Amersfoort – Zwolle*.
- Bron: ProRail Operatie, VL/PAB
- Bewerking: ProRail Vervoer en Dienstregeling, CV/POV

In bijlage II is voor zowel 2014 als 2015 een tabel met de treinen per relatie opgenomen.

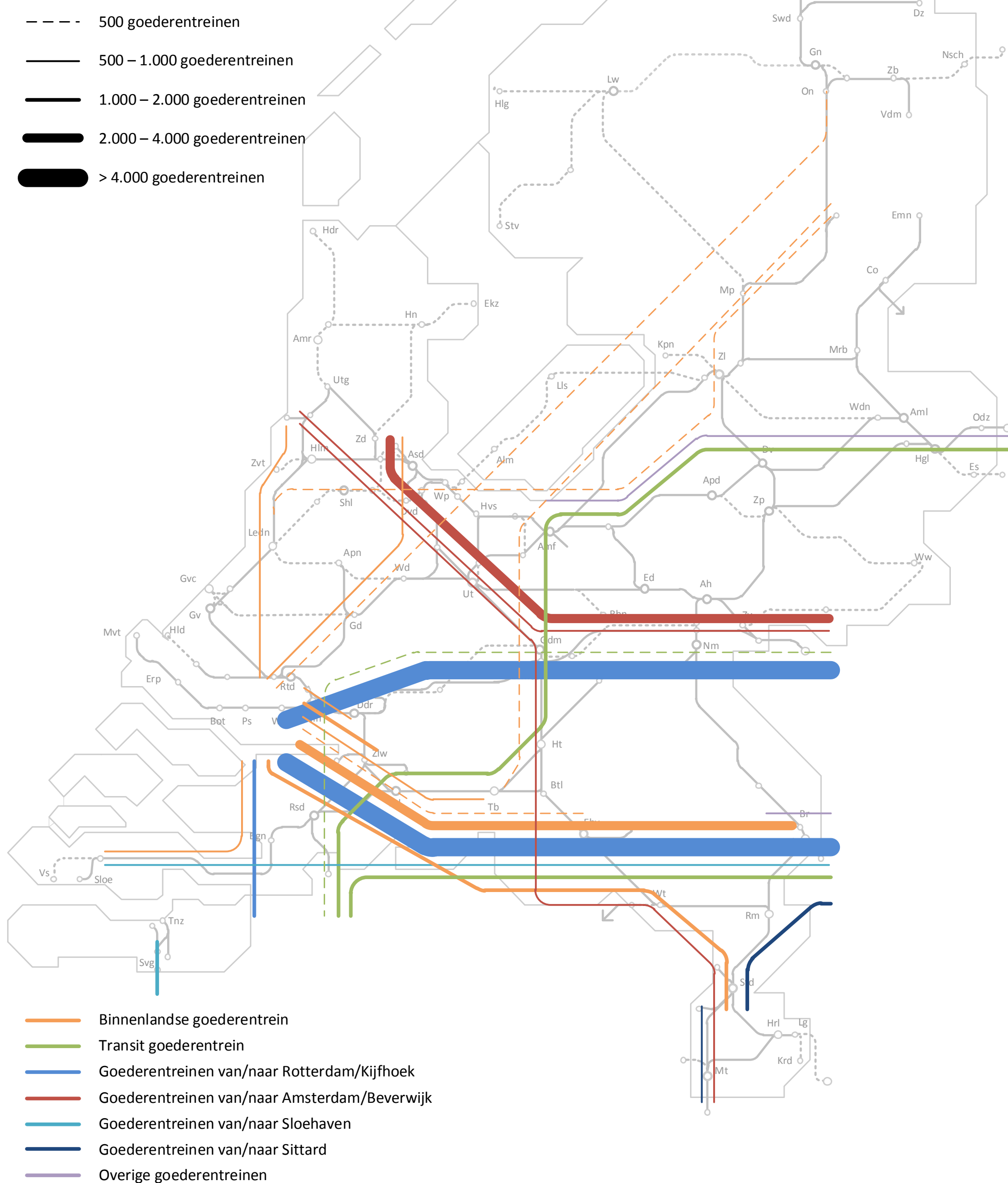
In hoofdstuk 4 worden de belangrijkste ontwikkelingen qua goederenrelaties per grensovergang en voor verschillende regio's beschreven. Hier wordt volstaan met de opvallendste wijzigingen op de belangrijkste goederenroutes, waarbij voor de oorzaken wordt verwezen naar hoofdstuk 1. De opvallendste wijzigingen zijn:

- Door een toename van verkeer zijn de volgende relaties in 2015 nieuw (op deze kaart opgenomen) t.o.v. 2014:
    - Rotterdam – Oldenzaal grens
    - Eijsden grens – Venlo grens
- Door een toename van verkeer is de relatie Rotterdam/Kijfhoek – Roosendaal grens in 2015 in een hogere klasse (2.000 – 4.000 goederentreinen) terecht gekomen dan in 2014.
- Door een afname van verkeer zijn de volgende relaties in 2015 (op deze kaart komen te) vervallen t.o.v. 2014:
    - Acht/Tilburg – Wijster
    - Sittard - Visé

Figuur 3.3: aantal goederentreinen per relatie in 2014

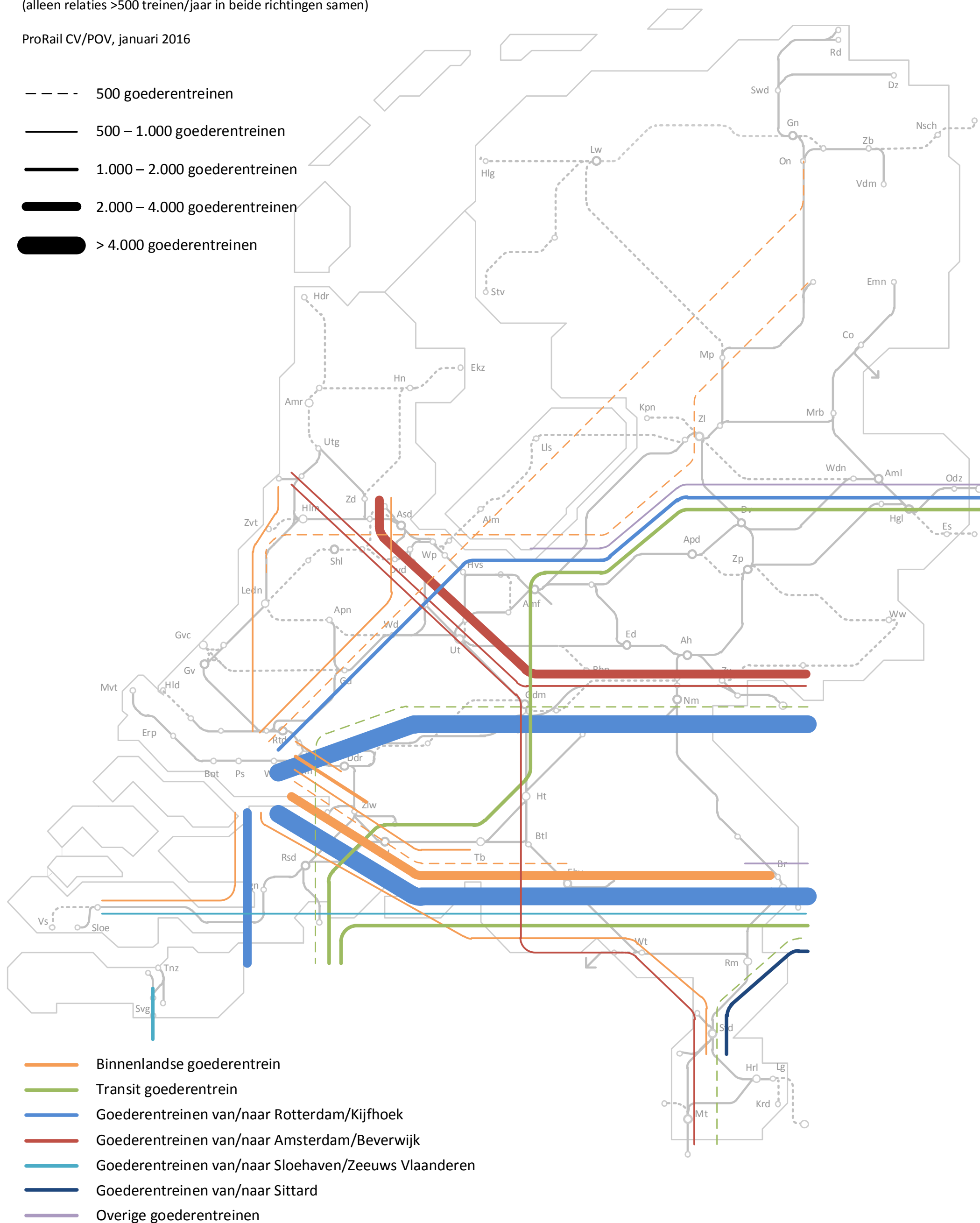
Goederentreinen 2014: belangrijkste relaties
(alleen relaties >500 treinen/jaar in beide richtingen samen)

ProRail CV/POV, januari 2016



Figuur 3.4: aantal goederentreinen per relatie in 2015

Goederentreinen 2015: belangrijkste relaties
(alleen relaties >500 treinen/jaar in beide richtingen samen)



3.3 Kaarten bruto tonnage per jaar per baanvak

Op de kaarten 3.5 en 3.6 is het bruto tonnage (gewicht lading inclusief wagon en locomotief) door goederentreinen per baanvak weergegeven. Ter toelichting:

- Het betreft de kaarten over 2014 en 2015;
- Het geeft alle goederentreinen van alle vervoerders weer;
- Tonnages zijn gegeven voor beide richtingen samen (reeds bij elkaar opgeteld);
- Tonnage zijn genoemd miljoenen, afgerond op 50.000 ton;
- Tonnages zijn gemeten met Quo Vadis[7]
- Bron: ProRail Operatie, VL/PAB
- Bewerking: ProRail Vervoer en Dienstregeling, CV/POV

In hoofdstuk 4 worden de belangrijkste ontwikkelingen in het bruto tonnage per grensovergang en voor verschillende regio's beschreven. Hier wordt volstaan met de opvallendste wijzigingen op de belangrijkste goederenroutes, waarbij voor de oorzaken wordt verwezen naar hoofdstuk 1. De opvallendste wijzigingen zijn:

- Afname bruto tonnage op het A15 tracé van de Betuweroute, maar een toename van het gebruik van de verbindingsbogen:
  - Tussen Kijfhoek en Meteren nam het tonnage af met 4,1 miljoen ton (-10%)
  - Tussen Meteren en Valburg nam het tonnage af met 2,9 miljoen ton (-6%)
  - Op de verbindingsbogen Geldermalsen – Meteren nam het tonnage toe met 1,3 miljoen ton (+27%)
  - Op de verbindingsboog Valburg – Elst bedroeg het tonnage 0,1 miljoen ton; deze boog is in november 2015 opengesteld voor goederenverkeer.
- Toename op de routes van Kijfhoek naar de grensovergangen Oldenzaal (via Gouda – Weesp – Amersfoort – Deventer), Venlo (via Dordrecht – Breda – Eindhoven) en Roosendaal (via Dordrecht).
- Afname van het bruto tonnage naar Noord Nederland.

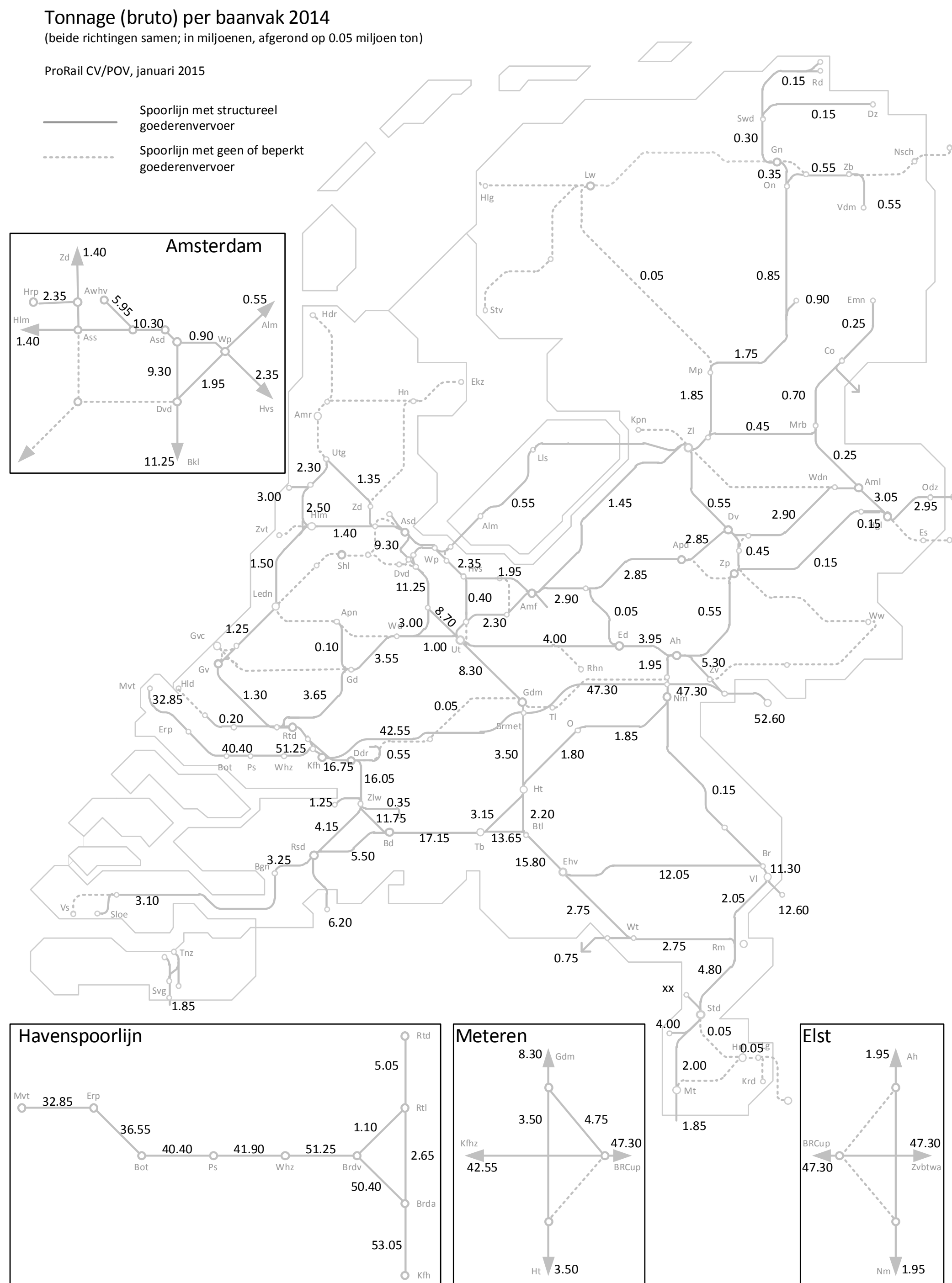
Wijzigingen t.o.v. rapportage 2014: bruto tonnage toegevoegd van/naar

- Beverwijk (Tata) toegevoegd o.b.v. Quo Vadis gegevens.
- Moerdijk toegevoegd o.b.v. Quo Vadis gegevens van goederentreinen met herkomst of bestemming Lage Zwaluwe.
- Zeeuws Vlaanderen toegevoegd o.b.v. Quo Vadis gegevens van goederentreinen van/naar Zeeuws Vlaanderen via Roosendaal en informatie van wagenlijsten.
- Budel toegevoegd o.b.v. informatie van wagenlijsten.

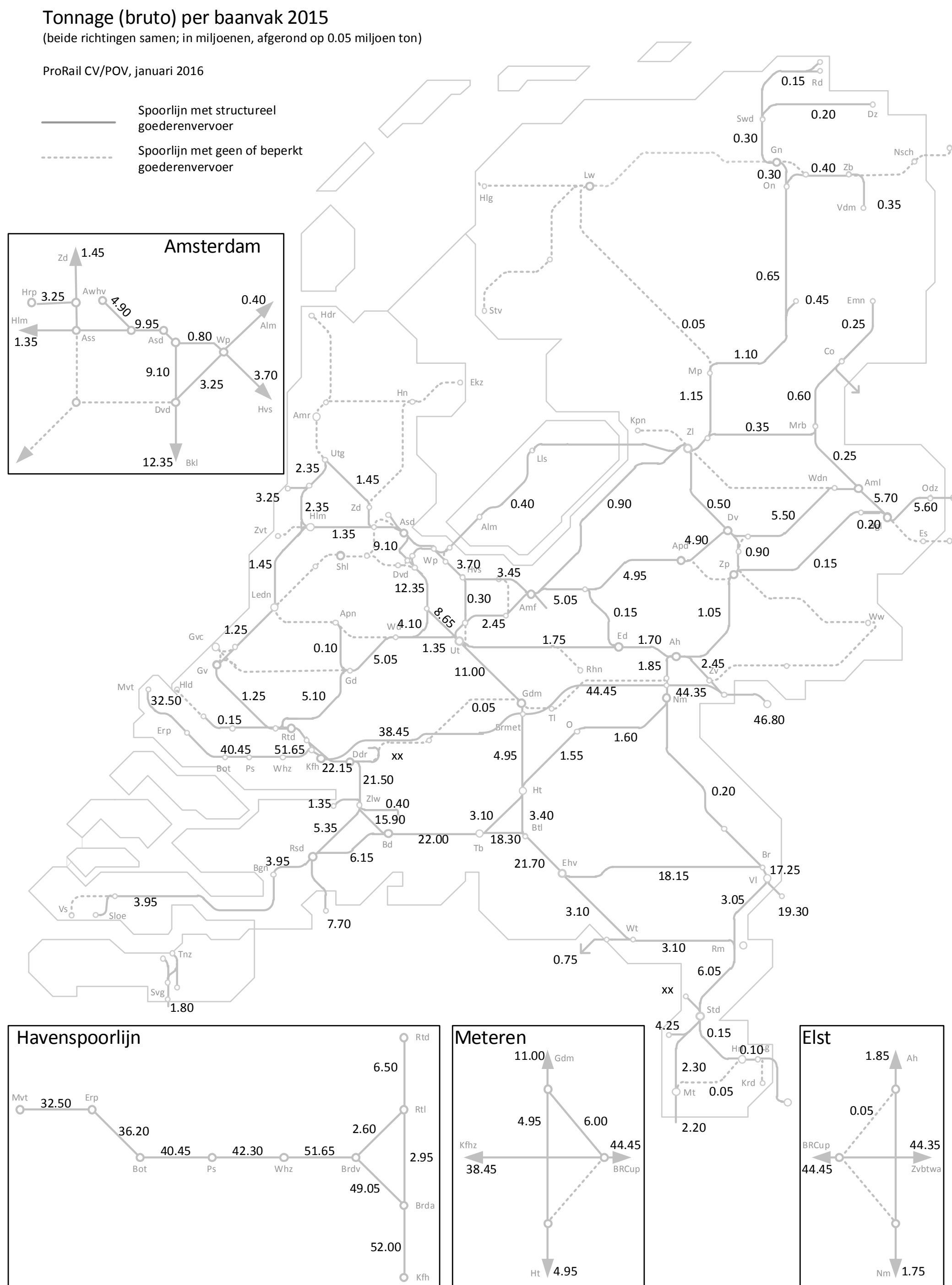
---

[7] Quo Vadis werkt met ca. 40 meetpunten. Deze zijn zo aangelegd dat vrijwel elke goederentrein die rijdt, minstens over één meetpunt rijdt. Op het grootste deel van het net wordt minstens 95% tot 100% van de treinen gemeten; de gegevens van Quo Vadis zijn dus betrouwbaar. In enkele gebieden is (nog) geen meetsysteem beschikbaar, met als gevolg dat de betrokken goederentreinen een 'normgewicht' (650 ton) krijgen toebedeeld. Het tonnage dat op deze baanvakken wordt getoond is daarmee te laag geschat. Het gaat bijvoorbeeld om de baanvakken in Zeeuws Vlaanderen en Budel – Budel grens (het ontbreken van het meetpunt is het gevolg van het ontbreken van centrale bediende beveiliging). Hier is het tonnage afgeleid uit informatie uit wagenlijsten.

Figuur 3.5: bruto tonnage per baanvak in 2014



Figuur 3.6: bruto tonnage per baanvak in 2015



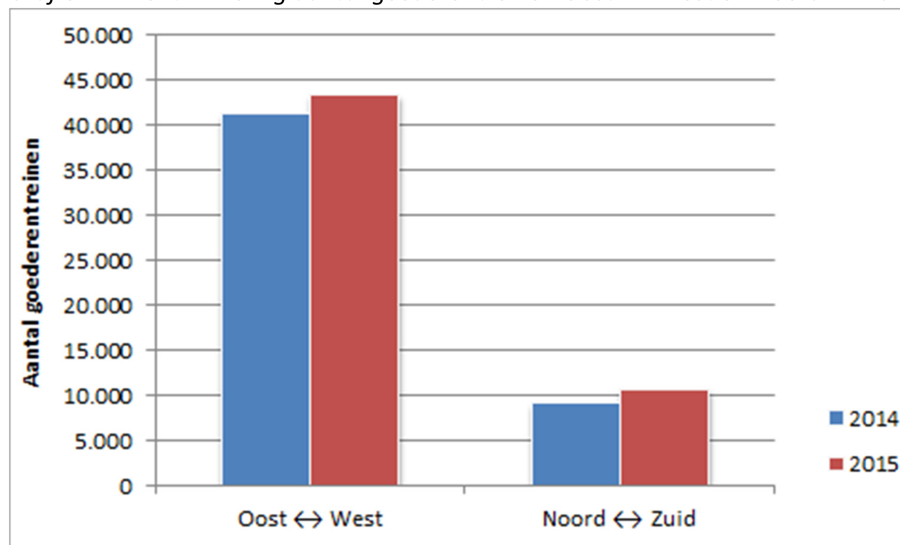
4 Groei op de grenzen en wisselend beeld in de regio's

4.1 Groei op de grenzen

Het aantal internationale goederentreinen[8] is met 3.800 toegenomen tot 54.150 (+7%). Ter toelichting hierop het volgende:

- Dit is het hoogste aantal goederentreinen op de grenzen ooit gemeten, een toename van 300 (+1%) ten opzichte van het vorige recordjaar (2008).
- Op de Oost ⇔ West as nam het aantal treinen toe met 2.150 (+5%), tot ca. 43.400 goederentreinen. Ook dit is een record: het vorige dateert van 2013. De toename t.o.v. 2013 bedraagt 1.800 (+4%) goederentreinen.
- Op de Noord ⇔ Zuid as nam het aantal treinen toe met 1.650 (+18%), tot ca. 10.750 goederentreinen. Dit is nog altijd 2.150 (-17%) goederentreinen minder dan in 2008.
- Het aandeel van het verkeer op de Oost ⇔ West as in het totale internationale verkeer nam hierdoor af van 82% in 2014 tot 80% in 2015.

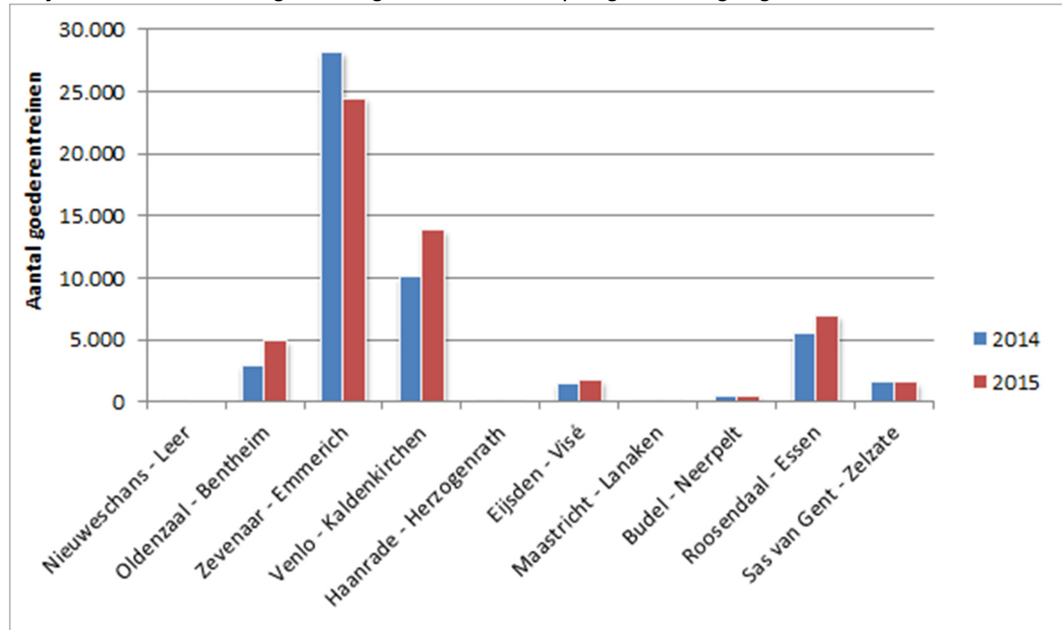
Grafiek 4.1: ontwikkeling aantal goederentreinen Oost ⇔ West en Noord ⇔ Zuid



In grafiek 4.2 is het aantal goederentreinen per grensovergang weergegeven. Hieruit blijkt wederom de dominante positie die de Oost ⇔ West as inneemt: de grensovergangen met de meeste goederentreinpassages zijn Zevenaar en Venlo. De belangrijkste ontwikkelingen per grensovergang op de beide assen zullen in de paragrafen 4.1.1 en 4.1.2 besproken worden.

[8] Totaal van alle grensovergangen (exclusief Coevorden). Transit treinen zorgen voor een dubbeltelling omdat deze twee keer een grens passeren. Een treinpaar tussen Zeeuws Vlaanderen en Duitsland passeert zelfs drie keer de grens; hiervoor is zowel voor 2015 als 2014 geen correctie toegepast.

Grafiek 4.2: ontwikkeling aantal goederentreinen per grensovergang[9]



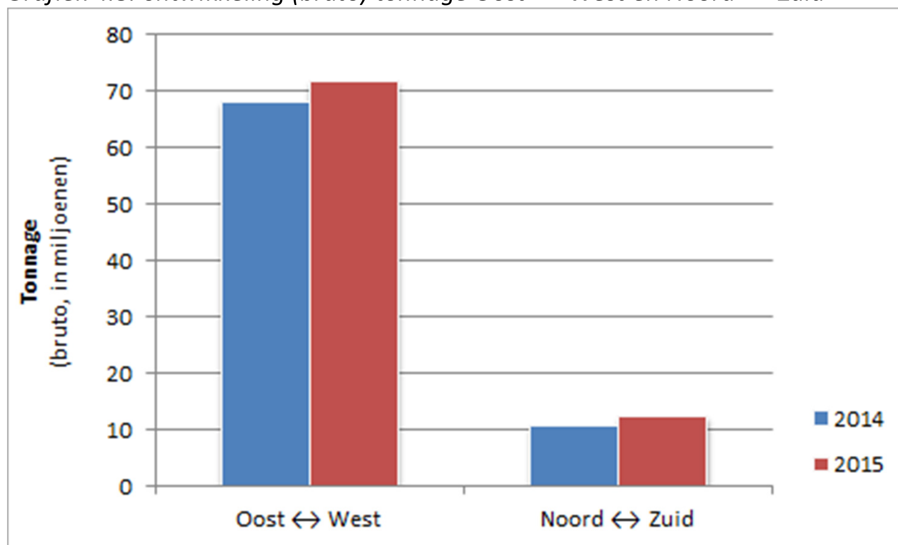
Het totale (bruto) tonnage door goederentreinen op de grenzen[10] nam eveneens toe en wel met 5,4 miljoen ton (+7%), tot een totaal van 84,3 miljoen ton. Ter toelichting het volgende:

- De Oost ⬄ West as kende een groei ten opzichte van 2014 van 3,6 miljoen ton (+5%) en kwam uit op 71,8 miljoen ton.
- De Noord ⬄ Zuid as kende een toename van 17% tot 12,5 miljoen ton.
- Het aandeel van het vervoer op de Oost ⬄ West as was daarmee in 2015 85% (was 87% in 2014).

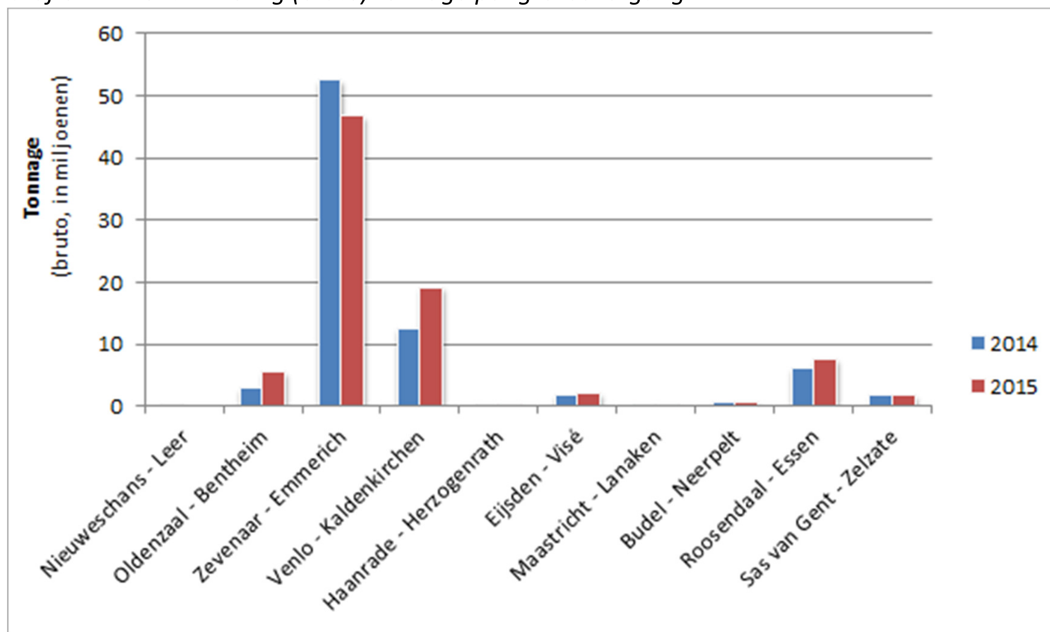
[9] Grensovergangen zonder goederenvervoer (Enschede-Gronau en de HSL bij Breda) zijn niet in de grafiek opgenomen. Ook Coevorden ontbreekt: dit is geen ProRail infrastructuur (Bentheimer Eisenbahn) en er zijn daarom geen meetgegevens beschikbaar.

[10] Totaal van alle grensovergangen (exclusief Coevorden). Transit treinen zorgen voor een dubbeltelling omdat deze twee keer een grens passeren. Een treinpaar tussen Zeeuws Vlaanderen en Duitsland passeert zelfs drie keer de grens; hiervoor is zowel voor 2015 als 2014 geen correctie toegepast. Voor de grensovergangen Sas van Gent en Budel zijn voor zowel 2015 als voor 2014 geen Quo Vadis meetgegevens beschikbaar. Het bruto tonnage is hier o.b.v. informatie uit wagenlijsten afgeleid.

Grafiek 4.3: ontwikkeling (bruto) tonnage Oost ⇔ West en Noord ⇔ Zuid

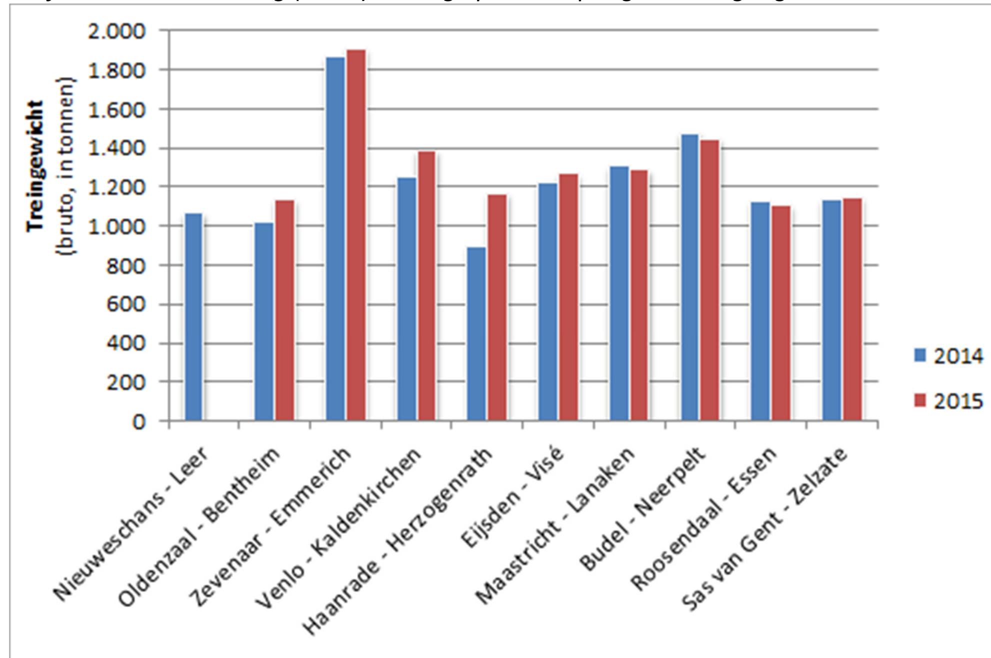


Grafiek 4.4: ontwikkeling (bruto) tonnage per grensovergang



In grafiek 4.4 is het bruto tonnage per grensovergang weergegeven. Hieruit blijkt wederom de dominante positie die het Oost ⇔ West as inneemt: de grensovergangen met hoogste tonnage zijn Zevenaar en Venlo. De belangrijkste ontwikkelingen per grensovergang op de beide assen zullen in de paragrafen 4.1.1 en 4.1.2 worden besproken.

Grafiek 4.5: ontwikkeling (bruto) tonnage per trein per grensovergang



In grafiek 4.5 is het (gemiddelde) bruto tonnage per trein per grensovergang in 2014 en 2015 weergegeven. De opvallendste zaken:

- Het gemiddelde treingewicht op de grensovergangen tussen Nederland en Duitsland ligt met ca. 1.650 ton hoger dan het gemiddelde treingewicht op de grensovergangen met België (ca. 1.150 ton). De belangrijkste reden voor dit verschil is dat vrijwel al het vervoer van erts en kolen richting Duitsland rijdt. Een beladen ertstrein weegt ruim 5.000 ton, een kolentrein tot 4.000 ton.
- Op alle grensovergangen tussen Nederland en Duitsland is het gemiddelde treingewicht toegenomen. Uitzondering vormt de grensovergang Nieuweschans, vanwege het ontbreken van goederentreinen in 2015. Dit is mede het gevolg van de omleidingen: goederentreinen op de Betuweroute zijn doorgaans zwaarder dan de goederentreinen op het gemengde net.
- Op de grensovergangen tussen Nederland en België zijn de verschillen tussen het gemiddelde treingewicht in 2015 en 2014 <3%.

4.1.1 Grens Nederland ⇔ Duitsland

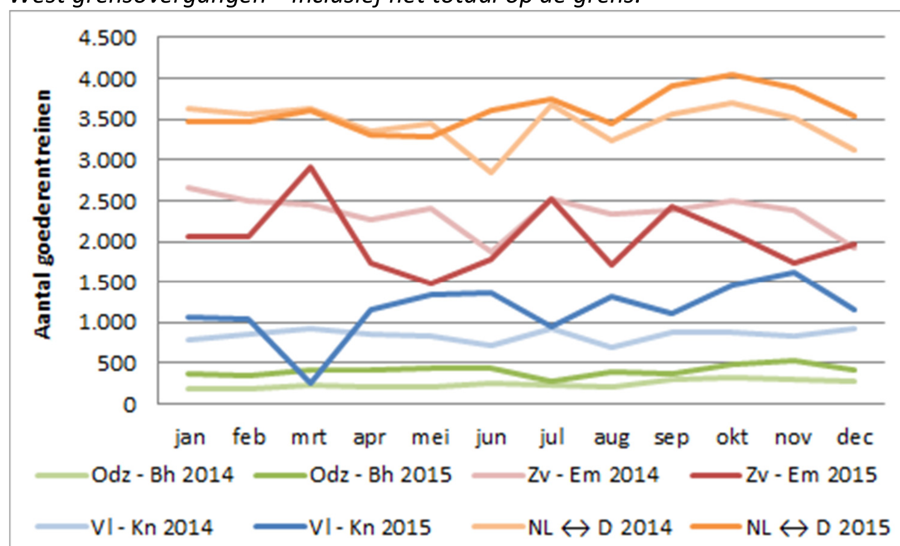
De onderstaande tabel geeft de belangrijkste ontwikkelingen op de voor goederenverkeer gebruikte grensovergangen tussen Nederland en Duitsland[11] in 2015 t.o.v. 2014. De meest opvallende zaken, zijn de afname via Zevenaar en de toename via Oldenzaal en Venlo. Oorzaken zijn beschreven in de hoofdstuk 1.

De procentueel grootste groei was via Haanrade, het gevolg van werkzaamheden tussen Venlo en Kaldenkirchen (zie paragraaf 1.2).

Tabel 4.1: ontwikkeling # goederentreinen en het bruto tonnage op de grens Nederland – Duitsland in 2014 en 2015

Grensovergang	# goederentreinen		2015-2014		bruto tonnage (mln)		2015-2014	
	2014	2015	absoluut	%	2014	2015	absoluut	%
Nieuweschans - Leer	<10	0	<10	-100%	0,0	0,0	0,0	-100%
Oldenzaal - Bentheim	2.900	4.950	2.050	69%	3,0	5,6	2,7	89%
Zevenaar - Emmerich	28.200	24.500	-3.750	-13%	52,6	46,8	-5,8	-11%
Venlo - Kaldenkirchen	10.100	13.850	3.750	37%	12,6	19,3	6,7	53%
Haanrade - Herzogenrath	50	100	50	214%	0,0	0,1	0,1	308%
Totaal NL ↔ D	**41.250**	**43.400**	**2.150**	**5%**	**68,2**	**71,8**	**3,6**	**5%**

Grafiek 4.6: ontwikkeling aantal goederentreinen per maand op de drie belangrijkste Oost ⇔ West grensovergangen[12] inclusief het totaal op de grens.



Het verschil tussen 2015 en 2014 is, zoals te zien is in bovenstaande grafiek, gemaakt in zowel juni als in de tweede helft van het jaar.

---

[11] Coevorden ontbreekt. Dit is geen ProRail infrastructuur (Bentheimer Eisenbahn) en er zijn daarom geen meetgegevens beschikbaar.

[12] Odz – Bh: Oldenzaal – Bad Bentheim; Zv – Em: Zevenaar – Emmerich; Vl – Kn: Venlo – Kaldenkirchen.

4.1.2 Grens Nederland ⇔ België

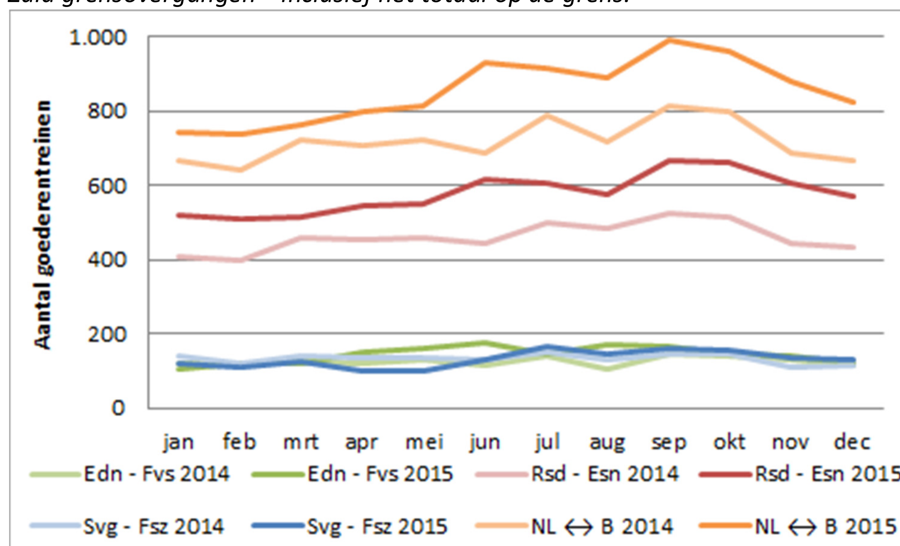
De onderstaande tabel geeft de belangrijkste ontwikkelingen op de voor goederenverkeer gebruikte grensovergangen tussen Nederland en België in 2015 t.o.v. 2014. De meest opvallende zaken, zijn de toename van het aantal treinen en het bruto tonnage via Roosendaal en Eijsden. De belangrijkste oorzaken hiervoor zijn genoemd in paragraaf 1.3 (toename transit verkeer).

De procentueel grootste groei was via Maastricht – Lanaken: van 1 goederentrein in 2014 naar 4 in 2015. Het gebruik van deze grensovergang bleef daarmee beperkt.

Tabel 4.2: ontwikkeling # goederentreinen en het bruto tonnage op de grens Nederland – Duitsland in 2014 en 2015

Grensovergang	# goederentreinen		2015-2014		bruto tonnage (mln)		2015-2014	
	2014	2015	absoluut	%	2014	2015	absoluut	%
Eijsden - Visé	1500	1.700	200	14%	1,9	2,2	0,3	18%
Maastricht - Lanaken	<10	<10	0	300%	0,0	0,0	0,0	293%
Budel - Neerpelt	500	500	0	3%	0,7	0,8	0,0	1%
Roosendaal - Essen	5.500	6.950	1.400	26%	6,2	7,7	1,5	24%
Sas van Gent - Zelzate	1.600	1.600	0	-1%	1,8	1,8	0,0	0%
Totaal NL ↔ B	**9.150**	**10.750**	**1.650**	**18%**	**10,6**	**12,5**	**1,8**	**17%**

Grafiek 4.7: ontwikkeling aantal goederentreinen per maand op de drie belangrijkste Noord ⇔ Zuid grensovergangen[13] inclusief het totaal op de grens.



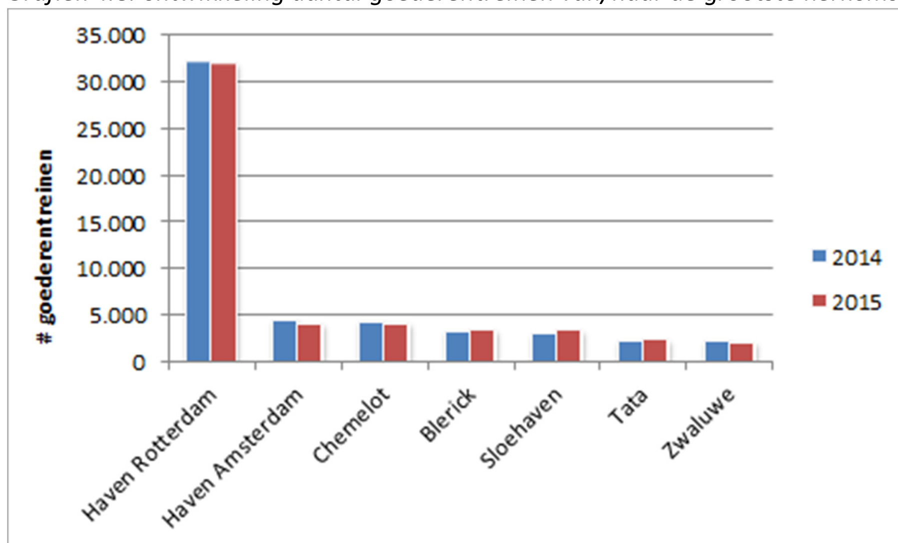
Het verschil tussen 2015 en 2014 is, zoals te zien is in bovenstaande grafiek, gedurende het hele jaar gemaakt. De toename in de tweede helft van het jaar was sterker dan in het eerste halfjaar.

[13] Edn – Fvs: Eijsden – Visé; Rsd – Esn: Roosendaal – Essen; Svg – Fsz: Sas van Gent – Zelzate.

4.2 Wisselend beeld per regio

Waar op de grenzen de Oost ⇔ West as dominant is, neemt de Haven van Rotterdam die positie in als gekeken wordt naar de herkomst- en bestemmingsgebieden in Nederland.

Grafiek 4.8: ontwikkeling aantal goederentreinen van/naar de grootste herkomstgebieden[14]



4.2.1 Haven Rotterdam

Uit onderstaande tabel blijkt dat het goederenverkeer/-vervoer van/naar de Haven van Rotterdam in 2015 stabiel bleef t.o.v. 2014. Zowel qua aantal treinen als qua bruto tonnage, zijn de verschillen beperkt tot <1%. Het baanvak Waalhaven – Barendrecht vork is maatgevend voor de Rotterdamse haven: al het verkeer dat de haven binnenkomt of verlaat moet via dit baanvak rijden.

Tabel 4.3: ontwikkeling # goederentreinen en het bruto tonnage Haven Rotterdam

Baanvak	# goederentreinen		2015-2014		bruto tonnage (mln)		2015-2014	
	2014	2015	absoluut	%	2014	2015	absoluut	%
Maasvlakte - Europoort	18.450	18.350	-100	-1%	32,8	32,5	-0,3	-1%
Europoort - Botlek	21.300	21.200	-100	-1%	36,6	36,2	-0,4	-1%
Botlek - Pernis	25.350	25.650	300	1%	40,4	40,5	0,0	0%
Pernis - Waalhaven	26.750	27.450	700	3%	41,9	42,3	0,4	1%
Waalhaven - Barendrecht V.	32.250	32.150	-100	0%	51,3	51,7	0,4	1%

Het gemiddelde (bruto) treingewicht van goederentreinen van/naar de Haven van Rotterdam was in 2015 ca. 1.610 ton; dit is 20 ton meer dan in 2014 (+1%).

[14] Alleen gebieden met meer dan 2.000 goederentreinen per jaar zijn in deze grafiek opgenomen.

4.2.2 IJmond

Uit onderstaande tabel blijkt dat er sprake is van een afname van het goederentreinen van/naar de Haven van Amsterdam en een toename van het aantal goederentreinen van/naar Beverwijk. Per saldo laat de regio IJmond een afname zien van het aantal treinen. Het bruto tonnage voor de regio IJmond neemt echter toe (de daling van/naar Amsterdam is kleiner dan de toename van/naar Beverwijk).

Tabel 4.4: ontwikkeling # goederentreinen en het bruto tonnage IJmond

Gebied	# goederentreinen		2015-2014		bruto tonnage (mln)		2015-2014	
	2014	2015	absoluut	%	2014	2015	absoluut	%
Haven Amsterdam	4.600	4.200	-400	-8%	8,3	8,2	-0,1	-2%
Beverwijk	2.450	2.500	50	3%	3,0	3,2	0,3	9%
Totaal IJmond	7.050	6.700	-350	-5%	11,3	11,4	0,1	1%

De belangrijkste oorzaken voor de afname van/naar Amsterdam zijn:

- Het vervallen van een specifieke vervoersrelatie. In Duitsland is een (kolengestookte) elektriciteitscentrale (gedeeltelijk) stil gelegd. Deze werd vanuit Amsterdam bevoorraad.
- Het beëindigen van het afvalvervoer per spoor tussen Haarlem en Amsterdam in augustus 2015.

Het gemiddelde (bruto) treingewicht van goederentreinen van/naar de Haven van Amsterdam was in 2015 ca. 1.940 ton; dit is 140 ton meer dan in 2014 (+8%). Het gemiddelde (bruto) treingewicht van goederentreinen van/naar Beverwijk was in 2015 ca. 1.300 ton; dit is 70 ton meer dan in 2014 (+6%).

4.2.3 Zeeuwse havens

De havens in Zeeland met vervoer per spoor zijn de Sloehaven (Vlissingen) en de Kanaalzone in Terneuzen (Zeeuws Vlaanderen). Deze laatste bleef in 2015 stabiel t.o.v. het voorgaande jaar. De Sloehaven zag het aantal treinen met 13% en het tonnage met 27% toenemen. Hiermee kende dit gebied procentueel de grootste toename van verkeer en vervoer per spoor in Nederland.

Tabel 4.5: ontwikkeling # goederentreinen en het bruto tonnage Zeeuwse havens

Gebied	# goederentreinen		2015-2014		bruto tonnage (mln)		2015-2014	
	2014	2015	absoluut	%	2014	2015	absoluut	%
Sloehaven	3.100	3.500	400	13%	3,1	3,9	0,8	27%
Zeeuws Vlaanderen	1.600	1.600	0	-1%	1,8	1,8	0,0	0%
Totaal Zeeuwse havens	4.700	5.100	400	8%	4,9	5,7	0,8	17%

Voor zover nu bekend, is er niet een specifiek segment aan te wijzen dat deze toename veroorzaakt heeft. Sinds de tweede helft van het jaar is er sprake van een structurele afvoer van steenkool vanuit de Sloehaven, maar dat is slechts een deel van de verklaring.

Het gemiddelde (bruto) treingewicht van goederentreinen van/naar de Sloehaven was in 2015 ca. 1.120 ton; dit is 130 ton meer dan in 2014 (+13%).

4.2.4 Limburg

De twee (qua omvang) grootste herkomst-/bestemmingsgebieden in Limburg laten een verschillend beeld zien qua ontwikkeling van het aantal goederentreinen: Chemelot kende een daling va 150 treinen (-4%) en Blerick een toename van 100 treinen (+3%). Het bruto tonnage nam zowel van/naar Chemelot als Blerick toe. Van en naar Chemelot wijst dit erop dat er meer vervoerd is met minder treinen: een efficiëntere inzet van productiemiddelen door goederenvervoerders.

Tabel 4.6: ontwikkeling # goederentreinen en het bruto tonnage Limburg

Gebied	# goederentreinen		2015-2014		bruto tonnage (mln)		2015-2014	
	2014	2015	absoluut	%	2014	2015	absoluut	%
Chemelot	4.450	4.300	-150	-4%	4,0	4,2	0,2	6%
Blerick	3.450	3.550	100	3%	3,6	3,7	0,1	2%

Het gemiddelde (bruto) treingewicht van goederentreinen van/naar Chemelot was in 2015 ca. 990 ton; dit is 90 ton meer dan in 2014 (+10%). Het gemiddelde (bruto) treingewicht van goederentreinen van/naar Blerick was in 2015 ca. 1.030 ton, 20 ton meer dan in 2014 (-2%).

4.2.5 West Brabant

Uit onderstaande tabel blijkt dat het aantal treinen van/naar West Brabant (Moerdijk en Oosterhout Weststad) is afgenomen, maar dat het (bruto) tonnage is toegenomen. Net als in het geval van Chemelot wijst dit op een efficiëntere inzet van productiemiddelen door goederenvervoerders.

Tabel 4.7: ontwikkeling # goederentreinen en het bruto tonnage West Brabant

Gebied	# goederentreinen		2015-2014		bruto tonnage (mln)		2015-2014	
	2014	2015	absoluut	%	2014	2015	absoluut	%
Moerdijk	1.900	1.800	-100	-5%	1,3	1,3	0,1	4%
Oosterhout Weststad	500	450	-50	-6%	0,4	0,4	0,0	1%
Totaal West Brabant	2.400	2.250	-100	-5%	1,6	1,7	0,1	4%

Het gemiddelde (bruto) treingewicht van goederentreinen van/naar West Brabant was in 2015 ca. 750 ton; dit is 60 ton meer dan in 2014 (+9%).

4.2.6 Overige gebieden

Buiten de (qua omvang) grootste herkomst-/bestemmingsgebieden zijn de belangrijkste ontwikkelingen, per landsdeel, als volgt:

Noord Nederland:

- Begin 2015 is het containervervoer tussen Rotterdam en Veendam gestaakt. Sinds 2014 reed dit vervoer al niet meer als aparte trein, dus het effect op het aantal treinen van/naar Noord Nederland is vrijwel nihil. Het bruto tonnage is hierdoor wel afgenomen.
- Begin 2015 is ook het afvalvervoer vanuit Brabant (Acht, Bergen op Zoom en Tilburg) naar Wijster beëindigd. Dit heeft effect op zowel het aantal treinen als het (bruto) tonnage naar Noord Nederland.
- De overige herkomst-/bestemmingsgebieden in Noord Nederland (Coevorden, Delfzijl, Emmen en Roodeschool/Eemshaven) kenden in 2015 geen noemenswaardige verschuivingen.

Oost Nederland:

- In 2015 is een nieuwe vervoersstroom van/naar Twente ontstaan: een containershuttle van/naar Rotterdam; deze wordt echter niet in Nederland, maar net over de grens in Bad Bentheim behandeld.
- De overige herkomst-/bestemmingsgebieden in Oost Nederland (Almelo, Apeldoorn, Barneveld en Delden) kenden in 2015 geen noemenswaardige verschuivingen.

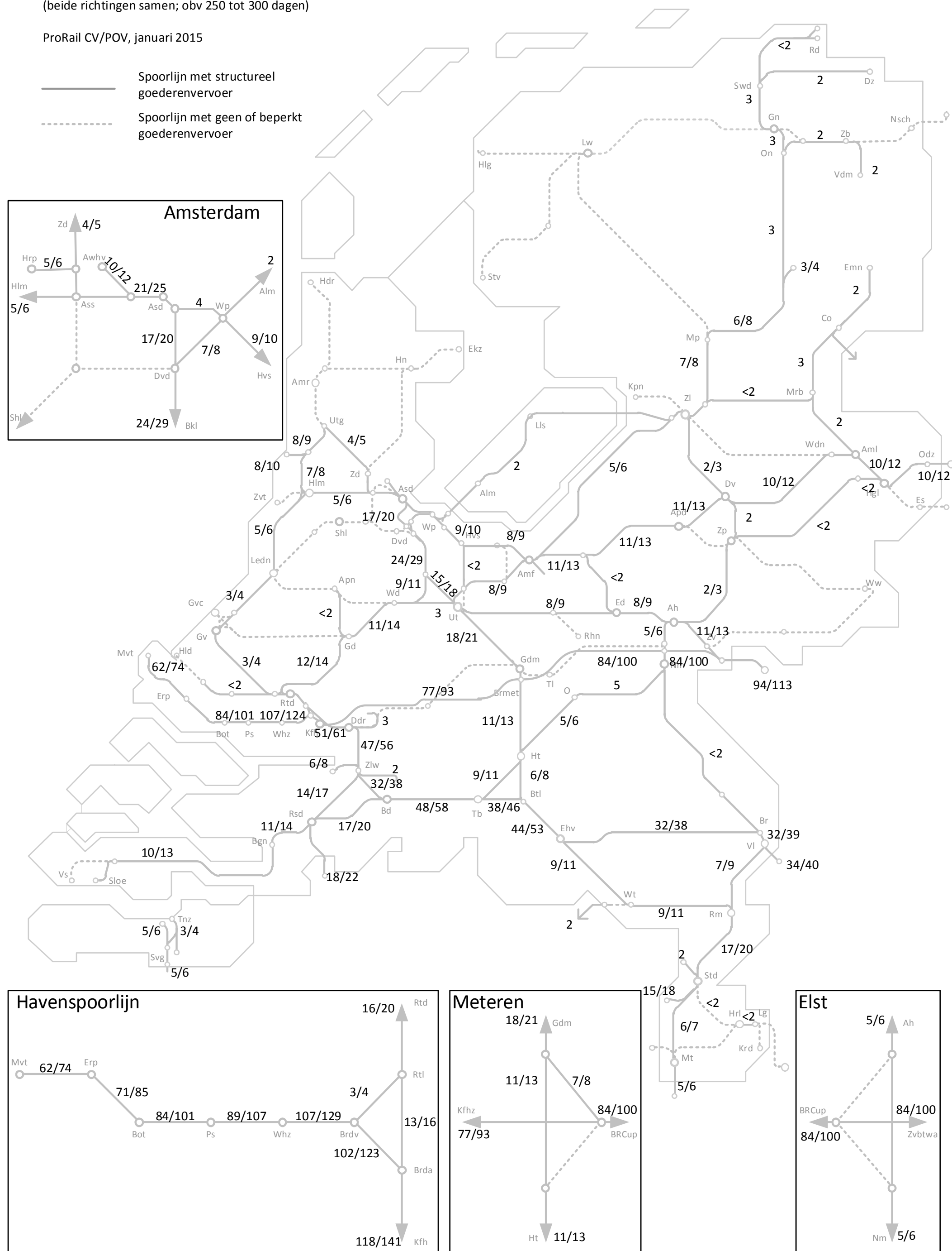
West Nederland:

- Zoals gemeld in paragraaf 4.2.2 is het afvalvervoer vanuit Haarlem naar Amsterdam in augustus 2015 gestopt. Dit is op de gebruikte route (via Uitgeest - Zaandam) niet echt zichtbaar in het aantal treinen en bruto tonnen, vanwege het feit dat een deel van de treinen Beverwijk – Kijfhoek via Amsterdam rijdt om vervoer tussen Beverwijk en de overslaglocatie in de haven van Amsterdam mogelijk te maken.
- De overige herkomst-/bestemmingsgebieden in West Nederland, voor zover niet behandeld in paragraaf 4.2 (o.a. Amersfoort, Alphen a/d Rijn, Dordrecht en Vlaardingen) kenden in 2015 geen noemenswaardige verschuivingen.

Zuid Nederland:

- Zoals vermeld bij de ontwikkelingen in Noord Nederland is het afvalvervoer vanuit Acht, Bergen op Zoom en Tilburg naar Wijster gestaakt. Voor Bergen op Zoom betekent dit het (voorlopige) einde van het goederenvervoer per spoor van/naar deze plaats. Voor Tilburg en Acht geldt dat het containervervoer van/naar Rotterdam resteert.
- Vanuit zowel Oss als Tilburg zijn in 2015 nieuwe containershuttles opgestart naar Polen respectievelijk Hongarije. Deze treinen drukken (nog) geen stempel op de treinaantallen en tonnages per baanvak.
- De overige herkomst-/bestemmingsgebieden in Zuid Nederland, voor zover niet behandeld in paragraaf 4.2 (Born, Budel, overige vervoer van/naar Oss, Roosendaal en Maastricht), kenden in 2015 geen noemenswaardige verschuivingen.

Bijlage I: indicatie aantal goederentreinen per dag



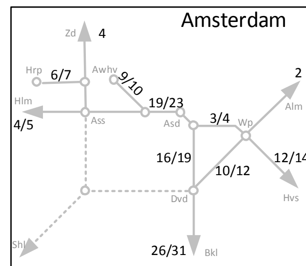
2015 Realisatie: goederentreinen per gemiddelde werkdag

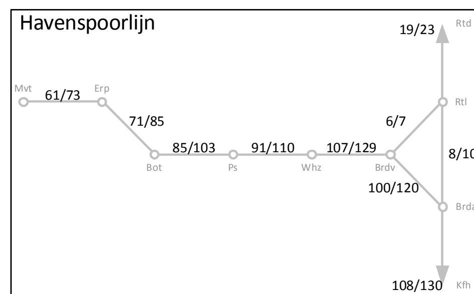
(beide richtingen samen; obv 250 tot 300 dagen)

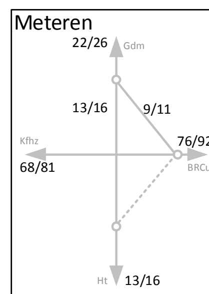
ProRail CV/POV, januari 2016

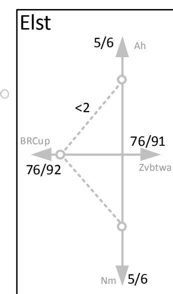
Spoorlijn met structureel goederenvervoer

Spoorlijn met geen of beperkt goederenvervoer









Bijlage II: treinen per relatie

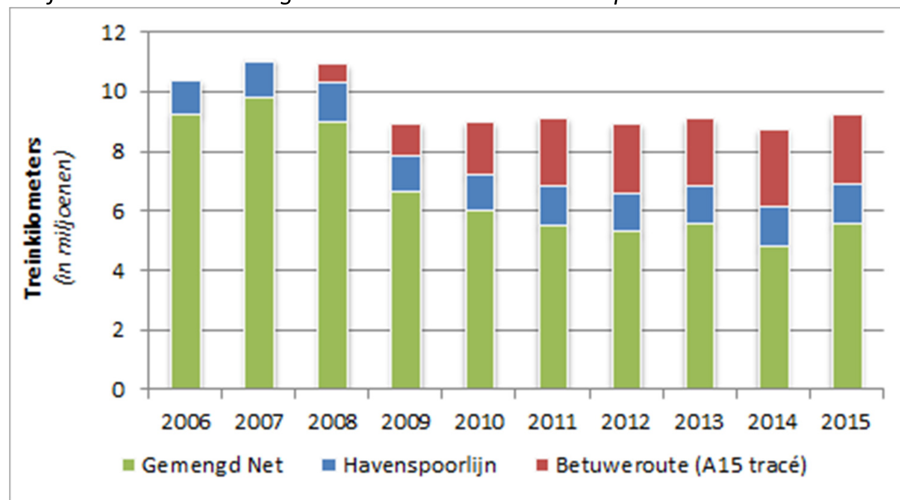
# goederentreinen per HB 2014 (afgerond 50-tallen)	Naar													
Van	Amsterdam	Beverwijk	Blerick	Eijsden grens	Oldenzaal grens	Noord Nederland	Roosendaal grens	Rotterdam (incl. Kijfhoek)	Sittard	Sloe	Venlo grens	Zevenaar grens	Zwaluwe	Overig
Amsterdam	X				50			300			50	1.500		150
Beverwijk		X		250				400			50	400		<50
Blerick			X					1.000			400			250
Eijsden grens		250		X		100			300		50			<50
Oldenzaal grens	50				X		600	200		100				600
Noord Nederland				100		X		250						550
Roosendaal grens					600		X	800	150		650	400	100	100
Rotterdam (incl. Kijfhoek)	250	550	1.000		150	250	750	X	600	550	2.150	11.500	700	1.800
Sittard				300			150	600	X		900		100	400
Sloe					100			400		X	700	150	200	50
Venlo grens	50	50	400	50			650	2.350	900	450	X			250
Zevenaar grens	1.500	350					350	11.350		150		X	50	200
Zwaluwe							100	550	100	200		100	X	50
Overig	150	<50	250	<50	550	550	100	1.700	400	50	100	200	100	X

# goederentreinen per HB 2015 (afgerond 50-tallen)	Naar													
Van	Amsterdam	Beverwijk	Blerick	Eijsden grens	Oldenzaal grens	Noord Nederland	Roosendaal grens	Rotterdam (incl. Kijfhoek)	Sittard	Sloe	Venlo grens	Zevenaar grens	Zwaluwe	Overig
Amsterdam	X				50			250			150	1.300		300
Beverwijk	200	X		250				300			50	400		<50
Blerick			X					1.100			400			250
Eijsden grens		250		X		100			200		250			<50
Oldenzaal grens	50				X		700	800	50	150				650
Noord Nederland				100		X		250						350
Roosendaal grens					750		X	1.100		50	800	250		250
Rotterdam (incl. Kijfhoek)	250	550	1.100		800	250	1.100	X	450	650	3.550	9.850	700	1.750
Sittard				200	100		250	450	X		1.000	50		350
Sloe					150		50	500		X	700	200	250	<50
Venlo grens	100	50	450	300			750	3.550	1.000	450	X		100	100
Zevenaar grens	1.300	350					250	9.900	50	150		X	50	200
Zwaluwe							100	500		250	100	50	X	100
Overig	300	50	250	<50	600	350	250	1.700	550	<50	100	200	<50	X

Bijlage III: 2015 in historisch perspectief

III-A: treinkilometers vanaf 2006

Grafiek III.1: ontwikkeling aantal treinkilometers in de periode 2006-2015



Tot en met 2007 is er sprake van een jaarlijkse toename van het aantal treinkilometers[15]. In 2008 is er sprake van een lichte daling, vooral als gevolg van een transitie van het gemengde net naar de Betuweroute.

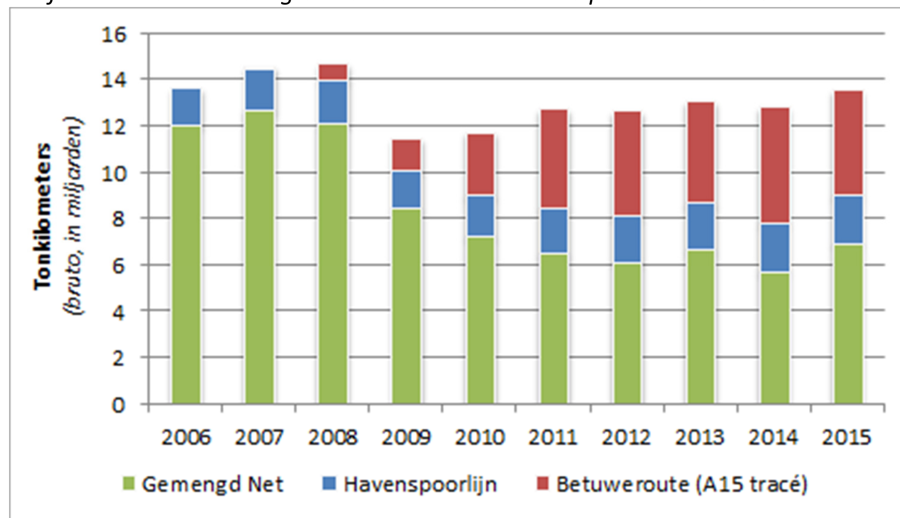
Het aantal treinkilometers nam in 2009 met 1,9 miljoen af (-18%) tot 9 miljoen. Sindsdien is het aantal treinkilometers redelijk stabiel gebleven rond het niveau van 9 miljoen treinkilometers. Vanaf 2008 wordt het aandeel van de Betuweroute steeds groter (m.u.v. 2015 vanwege de werkzaamheden 3e spoor).

Ten opzichte van 2006 ligt het aantal treinkilometers in 2015 met 9,3 miljoen treinkilometers in 2015 1,1 miljoen kilometer lager (-11%). Op het gemengde net is de daling 40%, terwijl op de Havenspoorlijn een groei van 17% gerealiseerd is. De Betuweroute was in 2006 nog niet geopend.

[15] Gemeten treinkilometers van alle goederentreinen door goederenvervoerders, dus exclusief losse locomotieven en goederentreinen door aannemers of andere vervoerders

III-B: tonkilometers vanaf 2006

Grafiek III.2: ontwikkeling bruto tonkilometers in de periode 2006-2015

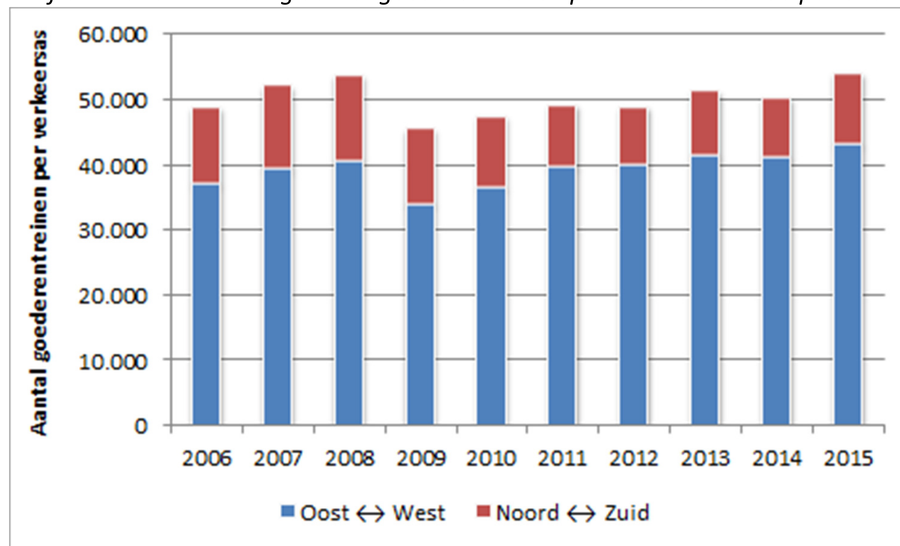


Tot en met 2008 was er sprake van een jaarlijkse toename van het aantal tonkilometers[16]. Het totaal nam in 2009 met ruim 3 miljard af tot 11,5 miljard (-21%). Daarna is er sprake van herstel, tot 13,6 miljard tonkilometer in 2015. Hiermee is het aantal tonkilometers vrijwel gelijk aan het aantal tonkilometers in 2006 (verschil is 0,1 miljard, -1%). Vanaf 2008 wordt het aandeel van de Betuweroute steeds groter (m.u.v. 2015 vanwege de werkzaamheden 3e spoor).

[16] Gemeten tonkilometers van alle goederentreinen door goederenvervoerders, dus exclusief losse locomotieven en goederentreinen door aannemers of andere vervoerders

III-C: goederentreinen op de grenzen vanaf 2006

Grafiek III.3: ontwikkeling aantal goederentreinen per verkeersas in de periode 2006-2015



Tot 2008 is er sprake van een toenemend aantal goederentreinen op zowel de Oost ⬄ West as, als de Noord ⬄ Zuid as[17]. In 2009 krijgen beide assen te maken met een daling:

- Oost ⬄ West: 6.700 treinen minder (-16%) tot 34.200
- Noord ⬄ Zuid: 1.500 treinen minder (-12%) tot 11.400
- Totaal: 8.200 goederentreinen op de grenzen minder (-15%) tot 45.600 treinen.

In 2015 overtreft het aantal goederentreinen met 54.100 het aantal uit 2008 met 300 (+1%). Gemeten over de hele periode vanaf 2006 is de toename 5.200 goederentreinen (+11%, gemiddeld 1,1% per jaar).

Na 2009 herstel op de Oost ⬄ West as:

- In 2015 in totaal 43.400 goederentreinen, een record; dit is een groei van 16% t.o.v. 2006 (gemiddeld 1,7% per jaar).
- Ten opzichte van de dip in 2009 bedraagt de groei 27% (gemiddeld 4% per jaar).

Op de Noord ⬄ Zuid as was sprake van een afname van het aantal treinen in de periode 2009 t/m 2012. In 2013 leek er sprake te zijn van herstel, maar dat werd in 2014 weer grotendeels teniet gedaan. In 2015 was er weer sprake van een toename van het aantal goederentreinen. Het aantal goederentreinen lag in 2015 8% lager dan in 2006 (gemiddelde afname 0,9% per jaar).

[17] Totaal van alle grensovergangen (exclusief Coevorden). Transit treinen zorgen voor een dubbeltelling omdat deze twee keer een grens passeren. Een treinpaar tussen Zeeuws Vlaanderen en Duitsland passeert zelfs drie keer de grens; hiervoor is in geen van de jaren een correctie toegepast.

Tabel III.1: aantal goederentreinen per jaar per grensovergang in de periode 2006-2015

Goederentreinen per grensovergang *(jaartotaal; som beide richtingen; afgerond 50-tallen)*	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
Oldenzaal - Bad Bentheim	5.050	5.100	4.900	4.250	3.450	3.150	3.150	3.550	2.900	4.950
Zevenaar - Emmerich	13.450	15.100	19.050	17.900	19.800	24.800	25.200	25.500	28.200	24.500
waarvan via Gemengde Net	*13.450*	*14.900*	*13.500*	*8.450*	*3.700*	*3.250*	*2.800*	*4.050*	*3.150*	*1.650*
waarvan via Betuweroute	*0*	*200*	*5.600*	*9.750*	*16.150*	*21.600*	*22.450*	*21.500*	*25.050*	*22.850*
Venlo - Kaldenkirchen	17.850	18.800	15.800	11.750	13.250	11.950	11.650	12.550	10.100	13.900

Bron: ProRail Operatie, VL/PAB en ProRail Vervoer en Dienstregeling, CV/POV

Goederentreinen per grensovergang *(jaartotaal; som beide richtingen; afgerond 50-tallen)*	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
Eijsden - Visé	1600	1.700	1.700	1.450	1.300	850	1.200	1.700	1.500	1.700
Roosendaal - Essen	6950	7.650	7.800	6.450	6.300	6.000	5.650	5.900	5.500	6.950

Bron: ProRail Operatie, VL/PAB en ProRail Vervoer en Dienstregeling, CV/POV

Tabel III.2: aantal goederentreinen per week (jaar/52) per grensovergang in de periode 2006-2015

Goederentreinen per grensovergang *(per week (52 weken/jaar); som beide richtingen; afgerond 10-tallen)*	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
Oldenzaal - Bad Bentheim	100	100	90	80	70	60	60	70	60	100
Zevenaar - Emmerich	260	290	370	340	380	480	490	490	540	470
waarvan via Gemengde Net	*260*	*290*	*260*	*160*	*70*	*60*	*50*	*80*	*60*	*30*
waarvan via Betuweroute	*0*	*0*	*110*	*190*	*310*	*420*	*430*	*410*	*480*	*440*
Venlo - Kaldenkirchen	340	360	300	230	250	230	220	240	190	270

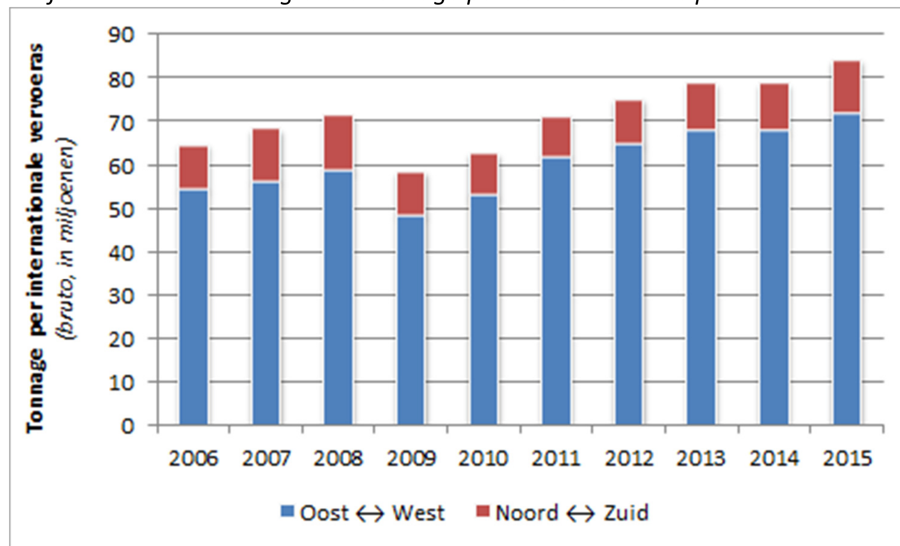
Bron: ProRail Operatie, VL/PAB en ProRail Vervoer en Dienstregeling, CV/POV

Goederentreinen per grensovergang *(per week (52 weken/jaar); som beide richtingen; afgerond 10-tallen)*	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
Eijsden - Visé	30	30	30	30	30	20	20	30	30	30
Roosendaal - Essen	130	150	150	120	120	120	110	110	110	130

Bron: ProRail Operatie, VL/PAB en ProRail Vervoer en Dienstregeling, CV/POV

III-D: bruto tonnage op de grenzen vanaf 2006

Grafiek III.4: ontwikkeling bruto tonnage per verkeersas in de periode 2006-2015



Ook bij het bruto tonnage[18] een jaarlijkse toename tot en met 2008, gevolgd door een daling in 2009. De daling bedroeg:

- Oost ⇔ West: 10,1 miljoen ton minder (-17%) tot 48,8 miljoen ton
- Noord ⇔ Zuid: 2,8 miljoen ton minder (-22%) tot 9,8 miljoen ton
- Totaal: 12,8 miljoen ton minder op de grenzen (-18%) tot 58,6 miljoen ton.

In 2015 overtreft het bruto tonnage met 84,3 miljoen ton het bruto tonnage uit 2013 met 5,3 miljoen ton (+7%). Gemeten over de hele periode vanaf 2006 is de toename 19,4 miljoen ton (+30%, gemiddeld 6,2% per jaar).

Ook hier (net als bij de treinaantallen) verschil tussen de beide assen:

- Oost ⇔ West: in 2015 71,8 miljoen ton:
  - 17,2 miljoen ton meer (+32%, gemiddeld 3,1% per jaar) t.o.v. 2006
  - 23,0 miljoen ton meer (+47%, gemiddeld 6,6% per jaar) t.o.v. 2009

[18] Totaal van alle grensovergangen (exclusief Coevorden). Transit treinen zorgen voor een dubbeltelling omdat deze twee keer een grens passeren. Een treinpaar tussen Zeeuws Vlaanderen en Duitsland passeert zelfs drie keer de grens; hiervoor is voor geen van de jaren een correctie toegepast. De grensovergangen Sas van Gent en Budel worden niet direct gemeten met Quo Vadis; goederentreinen hier kregen t/m 2012 een normgewicht van 300 ton per trein en vanaf 2013 van 650 ton per trein toegekend.
Op basis van Quo Vadis gegevens van treinen die zowel via Sas van Gent als Roosendaal rijden (en daar alsnog gemeten worden) en informatie uit wagenlijsten is het tonnage via Sas van Gent grens en via Budel grens vanaf 2012 gereconstrueerd.

- Noord ⇔ Zuid: in 2015 12,5 miljoen ton, dat is 2,2 miljoen ton meer dan in 2006 (+22%, gemiddeld 2,2% per jaar). Dit is mede als gevolg van de verbeterde inschatting voor het tonnage via Sas van Gent grens en Budel grens.

Tabel III.3: bruto tonnage per jaar per grensovergang in de periode 2006-2015

Bruto tonnage per grensovergang *(jaartotaal; som beide richtingen; afgerond 0,1 miljoen ton)*	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Oldenzaal - Bad Bentheim	5,6	5,4	5,5	4,3	3,4	3,2	3,2	3,9	3,0	5,6
Zevenaar - Emmerich	20,9	24,0	28,3	27,4	31,4	45,4	47,7	47,8	52,6	46,8
waarvan via Gemengde Net	*20,9*	*23,8*	*21,8*	*14,7*	*6,0*	*5,4*	*4,3*	*6,5*	*5,3*	*2,5*
waarvan via Betuweroute	*0,0*	*0,2*	*6,5*	*12,7*	*25,4*	*39,9*	*43,4*	*41,3*	*47,3*	*44,3*
Venlo - Kaldenkirchen	27,5	26,9	24,4	16,9	18,2	13,6	14,2	16,2	12,6	19,3

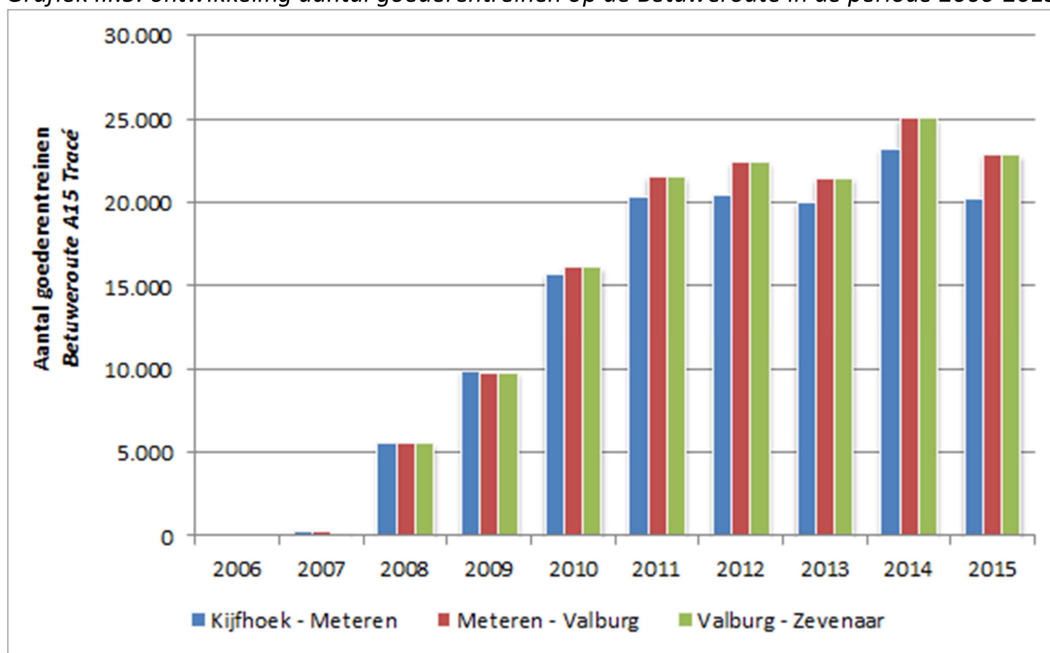
Bron: ProRail Operatie, VL/PAB en ProRail Vervoer en Dienstregeling, CV/POV

Bruto tonnage per grensovergang *(jaartotaal; som beide richtingen; afgerond 0,1 miljoen ton)*	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Eijsden - Visé	2,4	2,9	2,6	1,8	1,8	1,2	1,5	2,0	1,9	2,2
Roosendaal - Essen	6,8	7,8	8,9	6,9	7,0	7,1	6,5	6,4	6,2	7,7

Bron: ProRail Operatie, VL/PAB en ProRail Vervoer en Dienstregeling, CV/POV

III-E: goederentreinen op de Betuweroute (A15 tracé)

Grafiek III.5: ontwikkeling aantal goederentreinen op de Betuweroute in de periode 2006-2015



Tabel III.4: aantal goederentreinen per jaar op de Betuweroute in de periode 2006-2015

Goederentreinen Betuweroute A15-Tracé *(jaartotaal; som beide richtingen; afgerond 50-tallen)*	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Kijfhoek - Meteren	0	250	5.600	9.900	15.750	20.400	20.450	20.050	23.250	20.300
Meteren - Valburg	0	250	5.600	9.800	16.200	21.600	22.450	21.500	25.100	22.900
Valburg - Zevenaar	0	200	5.550	9.750	16.150	21.550	22.450	21.500	25.050	22.850

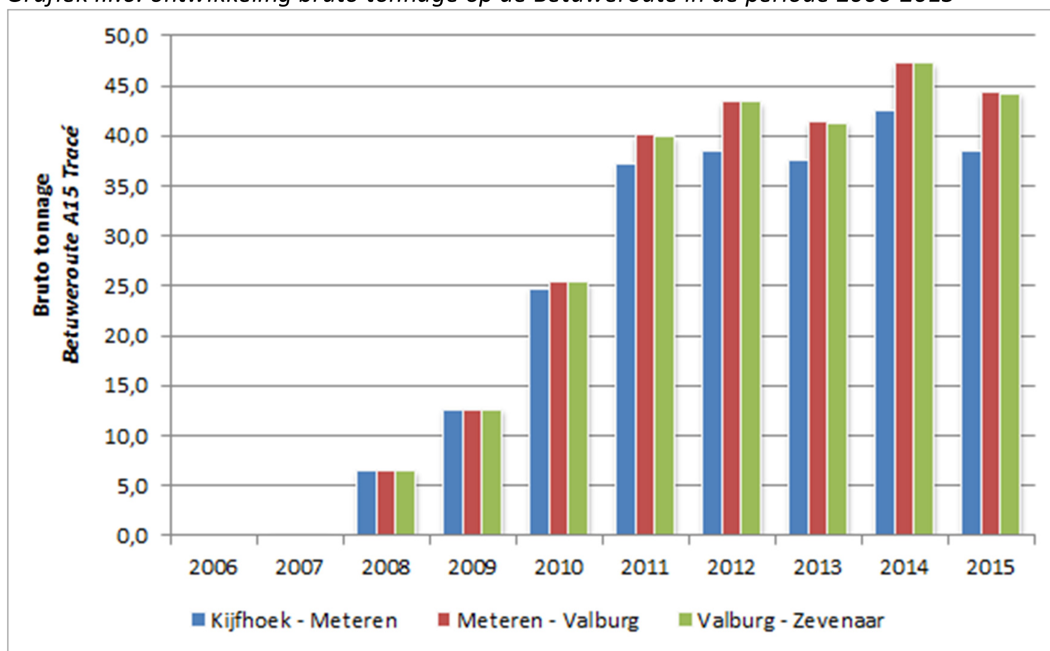
Goederentreinen BR verbindingsbogen *(jaartotaal; som beide richtingen; afgerond 50-tallen)*	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Geldermalsen - Meteren	0	0	0	0	500	1.300	2.100	1.700	2.100	2.700
Valburg - Elst	0	0	0	0	0	0	0	0	0	50

Sinds de opening van de Betuweroute (A15 tracé) in juni 2007 is t/m 2011 het aantal goederentreinen op deze lijn jaarlijks met ca. 5.000 treinen toegenomen. Daarna is de groei van het aantal treinen afgevlakt, met een dip in 2013 en 2015. In deze jaren vonden werkzaamheden plaats in het kader van de aanleg van het 3e spoor Zevenaar – Oberhausen en was gedurende langere periodes de capaciteit beperkt (niet zozeer van het A15 tracé overigens).

De verbindingsbogen Geldermalsen – Meteren zijn in 2010 opengesteld, de boog Valburg – Elst is in november 2015 opengesteld.

III-F: bruto tonnage op de Betuweroute (A15 tracé)

Grafiek III.6: ontwikkeling bruto tonnage op de Betuweroute in de periode 2006-2015



Tabel III.5: bruto tonnage per jaar op de Betuweroute in de periode 2006-2015

Goederentreinen Betuweroute A15-Tracé *(jaartotaal; som beide richtingen; afgerond 50-tallen)*	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Kijfhoek - Meteren	0,0	0,2	6,5	12,7	24,8	37,2	38,6	37,6	42,6	38,5
Meteren - Valburg	0,0	0,2	6,5	12,7	25,4	40,1	43,4	41,4	47,3	44,4
Valburg - Zevenaar	0,0	0,2	6,5	12,7	25,4	39,9	43,4	41,3	47,3	44,3

Goederentreinen BR verbindingsbogen *(jaartotaal; som beide richtingen; afgerond 50-tallen)*	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Geldermalsen - Meteren	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,9	4,7	3,8	4,8	6,0
Valburg - Elst	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1

Sinds de opening van de Betuweroute (A15 tracé) in juni 2007 is t/m 2011 het bruto tonnage op deze lijn toegenomen tot een niveau rond de tussen de 40 en 45 miljoen ton (tussen Meteren en Valburg). In 2014 lag het niveau ruim boven de 45 miljoen ton.

De verbindingsbogen Geldermalsen – Meteren zijn in 2010 opengesteld, de boog Valburg – Elst is in november 2015 opengesteld.

ProRail

Colofon

Titel	Ontwikkeling goederenverkeer in Nederland; 2015 vergeleken met 2014
Documentnummer	
Versie/Datum	15 februari 2016
Status	concept
Van	ProRail Vervoer en Dienstregeling, CV/POV
Auteur	Ron Demmers
Projectleider	
Distributie	
Document	EDMS-#3872576-v1-160215 Ontwikkeling spoorgoederenverkeer in Nederland; 2015 vergeleken met 2014

Autorisatie

	paraaf	datum
gecontroleerd prl		
projectleider		